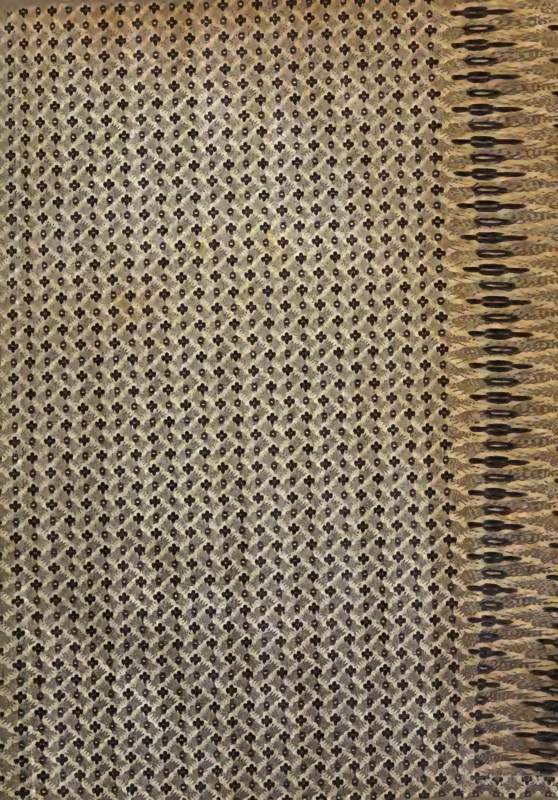
PALLI



· BIBLIOTECA ·
· LVCCHESI · PALLI ·
Grande Sala O.S.
25 · VI · 4



LA

# MARINE D'AUJOURD'HUI

PARIS. — IMPRIMERIE DE E. MARTINET, RUE MIGNON, 2.

LA

# MARINE D'AUJOURD'HUI

PAR LE VICE-AMIRAL

JURIEN DE LA GRAVIÈRE

MEMBRE DE L'INSTITUT




---




PARIS
LIBRAIRIE HACHETTE & Cie
BOULEVARD SAINT-GERMAIN, 79

1872

LA

# MARINE D'AUJOURD'HUI

---

## PRÉFACE

Le XVII^e siècle avait assisté à une entreprise merveilleuse, la création de la marine française; cette marine avait osé naître et se développer en face des flottes déjà considérables de la Hollande et de l'Angleterre. Notre siècle devait être témoin d'une audace non moins grande : nous avons vu la Russie préparer en silence une lutte qui semblait impossible, et se proposer de surprendre l'Angleterre et la France en flagrant délit d'infériorité. L'entreprise de l'empereur Nicolas n'eut pas une meilleure issue que celle de Louis XIV. Si les Français

cependant n'avaient eu à combattre que les Anglais à La Hougue, si les Russes en 1854 n'avaient eu à se mesurer qu'avec une des deux flottes alliées. on serait moins fondé peut-être à taxer de présomption la pensée lentement poursuivie des deux souverains. La flotte du grand roi n'avait contre elle que le nombre; les quarante vaisseaux du tsar furent surtout réduits à l'impuissance par l'extension qu'avait prise depuis quelques années sur les deux rives de la Manche cette marine de l'avenir dont les préventions les plus opiniâtres n'avaient pu arrêter les progrès. Supposons un instant que l'art naval fût resté stationnaire, on reconnaîtra qu'il n'eût pas été si facile, même à l'Angleterre et à la France réunies, de tenir enfermés dans Cronstadt les vingt-cinq vaisseaux de la Baltique, dans Sébastopol les quinze vaisseaux de la mer Noire. La Russie a profité de la leçon. Nous ne la trouverons plus en arrière d'aucune idée nouvelle; mais, chose singulière à dire, si elle s'est laissé attarder dans une circonstance aussi grave, si elle a montré un attachement presque aveugle à l'ancien ordre de

choses, c'est que la fortune lui avait donné, — qu'on me passe le mot, — un empereur trop marin. L'empereur Nicolas avait voulu que la flotte russe, dans laquelle il mettait son espoir, se formât sous ses yeux. Il assistait à ses évolutions, prenait un intérêt particulier à ses exercices. Il s'était à ce jeu imbu de tous les préjugés des vieux officiers contre la marine à vapeur. Quand la guerre éclata, il reconnut, mais trop tard, la faute qu'il avait commise. L'histoire est remplie d'erreurs semblables : chaque progrès méconnu s'est vengé en changeant la face du monde.

Ce ne fut point cependant sans quelque émotion que les deux puissances coalisées s'aperçurent aux premiers symptômes de guerre de l'avance importante que la Russie avait su se ménager. L'Angleterre toutefois ne crut pas devoir en cette conjoncture recourir au suprême expédient de la *presse ;* elle se contenta d'activer par des primes plus élevées les engagements volontaires. La France fit appel aux ressources de l'inscription maritime. Ces ressources dépassèrent toutes les espérances. On avait épuisé

pour armer déjà deux escadres les dépôts établis dans nos cinq ports militaires. Les grandes pêches venaient de quitter les ports de commerce, emmenant au loin plus de 12 000 marins. Comment arriver à former les équipages de la troisième escadre promise à l'empereur, promise à l'Angleterre, qui comptait sur son concours? La pêche côtière et le cabotage firent les frais du nouvel armement. On prescrivit la levée des marins qui avaient accompli une première et même une seconde période de service. En quelques jours, les équipages demandés furent au complet; ils ne furent pas seulement au complet, ils furent admirables, entièrement composés d'hommes robustes, aguerris, et dès le premier jour prêts à faire campagne. Un embarquement de trois ans au moins sur les bâtiments de l'État les avait façonnés aux diverses fonctions qu'ils allaient être appelés à remplir. Toute médaille malheureusement a son revers. Pendant que les ports de guerre se réjouissaient, la consternation régnait dans les ports de commerce. Un long cri de deuil et de désespoir avait accueilli sur tout le littoral les ordres du ministre. C'é-

aient pour la plupart des pères de famille, des ›atrons de pêche que cette brusque levée ve-ait de ravir à leurs travaux, et dont l'industrie › trouvait ainsi compromise. Le souvenir de ette année néfaste ne s'est pas encore effacé. .e succès obtenu a donc été payé bien cher, uisqu'il a pu attirer sur la grande institution ui venait de manifester sa puissance d'une fa-›n si éclatante les seules critiques fondées qu'on ıi ait jamais adressées. Le ministère de la ma-ne, en cette occasion, qui n'était vraiment pas ssez impérieuse pour motiver un tel déploie-ıent de rigueur, avait péché d'abord par excès › confiance; quand il se trouva pris au dé-›urvu, il pécha par excès de zèle.

L'administration de cette époque était très-›rise des intérêts et de la gloire du départe-ent qui lui était confié. Son premier effort fut :agéré. Pour le justifier, il eût fallu que la pa-ie fût en danger. Notre amour-propre seul ait en péril. Cet amour-propre, il faut bien le re, eut une satisfaction qu'on n'aurait osé rê-r si complète : trois escadres apparaissant à fois sur les mers dans un si court délai! la

France primant l'Angleterre de vitesse, présente partout, dans l'Archipel, dans la mer Noire, dans la Baltique, et partout se montrant avec honneur! Quel triomphe pour notre organisation! quel argument pour ceux qui la défendent, mais aussi quel avertissement de n'en point abuser!

La campagne de Crimée a singulièrement grandi le rôle de la marine. Ce n'est pas seulement comme un puissant et vaillant auxiliaire que la marine est intervenue dans cette lutte : la flotte y a été pendant plus d'un an la base d'opérations de l'armée. C'est par ce pont jeté en travers de la mer Noire que viennent incessamment les munitions, les renforts, les vivres, tout, jusqu'au bois de chauffage. Pendant ce temps, une autre armée traverse en toute hâte les plaines boueuses, les steppes immenses. Elle arrive épuisée par les fatigues d'une longue marche; elle apporte le typhus, elle trouve en arrivant la famine. En vain la sainte Russie redouble ses sacrifices, et veut soutenir encore cette guerre à bras tendu. Il faut que Sébastopol succombe, car Sébastopol est trop loin de

Moscou, et, tant qu'il y aura des flottes alliées, Marseille sera trop près de Kamiesh. Voilà ce que vaut aujourd'hui l'ascendant maritime; voilà ce que peuvent pour la destinée des empires les flottes du XIX^e^ siècle!

Deux escadres se sont partagé la tâche de seconder l'armée de Crimée dans ses opérations : l'escadre de la Méditerranée, commandée par le vice-amiral Hamelin; l'escadre de l'Océan, commandée par le vice-amiral Bruat. C'est sur le vaisseau le *Montebello*, autour duquel se groupait cette seconde escadre, que je suis entré dans la mer Noire au mois de juin 1854, que j'en suis sorti au mois de novembre 1855. Le *Montebello* était un ancien vaisseau à trois ponts dont la construction remontait au temps du premier empire. On l'avait récemment pourvu d'une machine à hélice de 120 chevaux qui pouvait, quand la mer était calme, lui imprimer une vitesse de 6 à 7 milles à l'heure. J'avais vivement insisté auprès de l'amiral pour qu'il arborât son pavillon sur ce vaisseau mixte. L'amiral avait cédé à mes instances, mais non, je dois le dire, sans quelque hésitation. Le *Mon-*

*tebello* avait la réputation d'être un mauvais voilier, et le rêve de la plupart des officiers de marine était encore à cette époque de ne demander à la vapeur qu'un secours éventuel. L'ancien vaisseau de ligne doublé d'une frégate à roues qui pût le remorquer au besoin, leur semblait préférable à ces navires hybrides dont la cale ne pouvait plus contenir que des approvisionnements insuffisants, et qui, mal servis par leurs voiles, étaient souvent trahis par leur machine. N'avait-on pas vu le *Napoléon* lui-même, ce vaisseau qui faisait des pas de géant, qui traînait devant Abydos deux ou trois autres vaisseaux après lui, manquer de souffle et s'arrêter court au milieu des escadres qu'il venait d'éblouir par ses prouesses? La marine à hélice, dans sa plus haute expression, semblait n'avoir d'haleine que pour deux ou trois jours de marche : la marine à voiles était moins prompte sans doute à franchir les distances, mais on la trouvait toujours prête à répondre au signal. Ce n'était pas la lampe dont il faut à chaque heure visiter le mécanisme et alimenter le récipient. Si la paix, qui durait depuis quarante ans, n'eût

point été troublée, la vieille machine n'eût pas probablement accepté de si tôt sa déchéance. Les courants des Dardanelles et du Bosphore, qu'elle ne pouvait refouler sans un vent favorable, mirent à trop forte épreuve ses facultés restreintes. Toutes les objections qui s'obstinaient à plaider encore en sa faveur s'effacèrent devant le besoin impérieux de rapides transports et d'arrivées ponctuelles. Le nouvel instrument ne devait pas d'ailleurs avoir un bien long règne. Les vaisseaux à vapeur avaient relégué dans l'histoire les vaisseaux à voiles; ils se virent à leur tour chassés de l'arène par un engin de date plus récente. Les murailles de fer succédèrent aux boulevards de bois. L'architecture navale en fut troublée jusque dans ses fondements; l'artillerie en resta longtemps déconcertée. Il lui fallut enfin céder à l'impulsion qui emportait tout en avant. La lutte s'établit entre le canon rayé et le vaisseau cuirassé. Cette lutte dure encore, et de l'issue que la science lui réserve dépend la constitution de la marine à venir.

---

# CHAPITRE PREMIER

## LA FLOTTE DE LA MER NOIRE

Le second empire n'a pas, à proprement parler, d'histoire maritime, mais il n'a pas non plus de fastes militaires dans lesquels la marine n'ait inscrit ses services. Quand, pour me distraire du présent, j'essaye de vivre avec mes souvenirs, quand il m'arrive, dans la solitude que le temps m'a faite, de feuilleter mon journal de bord, je m'aperçois que ce sont les mouvements de nos armées, tout autant que ceux de nos flottes, qui en ont rempli les pages.

Tout un règne s'était écoulé pour notre marine dans l'attente d'une crise qui n'éclata jamais. Chaque année appelait nos flottes devant

Besicka; chaque année les renvoyait déçues à Toulon. Une génération entière d'officiers vieillit ainsi à l'entrée des Dardanelles. L'amiral Lalande était mort en 1845 sans avoir entrevu la terre promise. Ses élèves devaient être plus heureux. L'amiral Hamelin, le premier, franchit les portes de la mer Noire. Il était réservé à l'amiral Bruat de voir crouler les remparts de Sébastopol. Le vice-amiral Bruat avait été appelé, dans les derniers jours du mois d'octobre 1853, au commandement de l'escadre qui se rassemblait à Brest sous le nom d'escadre de l'Océan. Il m'écrivit sur-le-champ pour me proposer d'être son chef d'état-major. « Nous continuerons ensemble, me disait-il, les traditions de votre digne père et celles de l'amiral Lalande. » L'escadre de l'Océan se croyait destinée à opérer dans la Baltique. Elle reçut l'ordre d'entrer dans la Méditerranée. Les Russes venaient de franchir le Pruth, et menaçaient de se porter au delà du Danube. On hâta notre départ pour Gallipoli. Une armée anglo-française se trouva bientôt rassemblée à l'entrée de la mer de Marmara.

Il y avait lieu de croire que les progrès des Russes ne nous laisseraient pas le temps d'aller

défendre Constantinople; on éprouvait même quelques craintes pour la sûreté des flottes mouillées dans le Bosphore. Il fallait assurer du moins leur retour et se créer en même temps une base d'opérations d'où l'on pût, à un jour donné, reprendre l'offensive. Pour répondre à ce double objet, un fossé de plusieurs mètres de profondeur coupa l'isthme de Gallipoli d'une mer à l'autre. La précaution parut sage aux Anglais, et, quand il s'agit de se rapprocher de Constantinople, je me souviens d'avoir vu leurs généraux indiquer du doigt sur la carte un autre isthme, plus voisin du Bosphore, à travers lequel ils traçaient déjà en pensée de nouvelles lignes de défense. L'ascendant moral n'était donc pas, au début, de notre côté; il ne se déplaça que par suite des lenteurs du siége de Silistrie. Ce ne fut pas le moindre mérite de nos braves généraux d'Afrique d'avoir su promptement le ressaisir en dépit des exagérations qui s'obstinaient à grossir les forces et les ressources de l'armée russe. Cette armée, qu'on disait innombrable, demeurait arrêtée sur les bords du Danube. Elle se fondait dans les marais au milieu desquels on l'avait campée. Elle n'appuyait plus, comme en 1821, sa gauche à

une flotte maîtresse de la mer Noire. Privée d'un pareil secours, elle était plus près de repasser le Pruth que de franchir les Balkans. Les alliés pouvaient évacuer sans crainte la presqu'île de Gallipoli ; ils résolurent de se porter en avant, et leurs troupes commencèrent à se concentrer à Varna. Une partie de ces troupes prit passage sur l'escadre de l'Océan. Au mois de juin 1854, nous défilions devant Constantinople et faisions notre entrée dans la mer Noire (1).

Nous amenions à l'amiral Hamelin six vaisseaux de ligne, dont trois vaisseaux à hélice, le *Montebello*, le *Jean-Bart* et le *Napoléon*. La flotte alliée n'avait possédé jusque-là que trois vaisseaux à vapeur : un vaisseau français, le *Charlemagne*, deux anglais, le *Sans-Pareil* et l'*Agamemnon*. Le pavillon des amiraux Hamelin et Dundas était arboré sur des vaisseaux à voiles, la *Ville-de-Paris* et le *Britannia*. La flotte que nous venions de rallier s'était déjà présentée devant Sébastopol. Elle avait reconnu les fortifications sous lesquelles la flotte russe s'obstinait à rester abritée, et l'on assure que la grave pensée d'une expédition en Crimée na-

(1) Voir à l'*Appendice* : La réunion des deux escadres.

quit du projet d'un coup de main qui eût mis au pouvoir de nos troupes la partie de ces défenses qu'on jugeait la plus accessible. L'idée insensiblement avait fait des progrès; tout à coup elle prit des proportions inattendues. Inquiets de l'attitude de l'Autriche, les Russes avaient levé le siége de Silistrie. Les armées alliées n'avaient plus d'objectif. Un an d'efforts et de préparatifs leur aurait à peine suffi pour se mettre en état de poursuivre l'ennemi, décidé à reculer. Attendre ainsi l'hiver dans les cantonnements de Varna, c'était ruiner le moral des troupes, les exposer à se dissoudre sous la double influence du climat et de l'oisiveté. Quelle opération cependant pouvait-on tenter avant l'hiver, si ce n'est une opération où la flotte tiendrait lieu de tout autre moyen de transport? On avait le désert devant soi, ce désert, il est vrai, par lequel étaient venues les grandes invasions des barbares; mais on n'avait pas les chariots qui servaient autrefois aux migrations des peuples. Il n'y avait donc que deux partis à prendre : traiter à Varna, ou porter la guerre en Crimée. Je m'étonne aujourd'hui que nous n'ayons pas tous reconnu dès le principe à quel point cette alternative était inévitable.

Diverses circonstances peuvent expliquer des hésitations dont les plus fermes esprits eurent leur part. Porter les forces alliées sur la rive asiatique de la mer Noire, c'était isoler l'Autriche et l'arrêter sur la pente de l'alliance qu'elle semblait disposée à conclure. C'était aussi jusqu'à un certain point cesser de couvrir Constantinople. D'un autre côté, à quoi serviraient les échecs infligés aux Russes, les réductions de territoire qu'on leur imposerait, si l'on devait laisser la capitale de l'empire ottoman sous la menace perpétuelle de Sébastopol? Les Anglais discernaient très-clairement la nécessité d'en finir avec ce guetteur incommode. La seule chose qui les embarrassait, c'était de trouver le moyen de le supprimer. On ne possédait aucune notion précise sur la Crimée : c'était toujours la farouche Tauride inabordable aux étrangers. Le voyage de Pallas, déjà vieux de près d'un siècle, était encore le meilleur document que l'on pût consulter. Fort exact dans ses descriptions, ce voyageur ne laissait pas cependant pressentir bien nettement ce que devenaient en été les divers cours d'eau qui descendent des montagnes. La Belbek, la Katcha, l'Alma, la Bulganac, étaient-elles au mois d'août des ri-

vières ou des torrents desséchés? Avant de songer à débarquer, comme on en avait le projet, entre Eupatoria et Sébastopol, il était indispensable d'éclaircir cette question. La flotte à la rigueur pouvait nourrir l'armée, elle ne pouvait pas l'abreuver. Dix-sept vaisseaux partirent de la baie de Baltchick, sous les ordres de l'amiral Bruat et de l'amiral Dundas, pour aller opérer une reconnaissance dont le résultat devait décider la poursuite ou l'abandon de l'expédition. *Bad bottom, no water, stupid soldiers!* « mauvais fond, pas d'eau, les soldats sont stupides! » tel fut le signal laconique par lequel, sous les murs mêmes de Sébastopol, un humoriste anglais exprimait l'impression que cette exploration lui avait laissée; mais cette boutade n'était pas une opinion sérieuse. Le fond était excellent; l'Alma, quoiqu'on fût au cœur de l'été, coulait encore à pleins bords, et les soldats qui voulaient aller en Crimée avaient raison.

Le retour des escadres à Baltchick permit de discuter de plus près le plan du débarquement. Pour choisir le point où s'opérerait la descente, il y avait trois considérations capitales qu'on ne devait jamais perdre de vue : l'armée ne pou-

vait marcher, puisqu'elle manquait de moyens de transport; il lui fallait camper près d'un cours d'eau; elle était tenue de rester pour vivre en communication constante avec la flotte. C'était désigner d'avance la zone limitée où elle prendrait terre. Cette zone s'étendait de l'embouchure de l'Alma à l'embouchure de la Belbeck. Le maréchal de Saint-Arnaud eût préféré la presqu'île Chersonèse. Il trouvait là, pour se mettre au besoin sur la défensive, une forte position qui le tentait. On connaît la structure de la péninsule où débarqua jadis saint Wladimir. La presqu'île Chersonèse est bornée, du côté du nord, par un soudain déchirement du sol qui la sépare de la Crimée proprement dite. Cet enfoncement forme la rade de Sébastopol. Une série de ravins coupe en outre la presqu'île dans une direction perpendiculaire à celle qu'affecte le grand bras de mer où sont mouillés les vaisseaux. Chaque ravin, en aboutissant au rivage, devient une anse. Il y a ainsi neuf ravins et neuf anses distincts sur un espace de 9 milles environ d'étendue. De ces neuf bassins, la défense en avait enveloppé quatre; elle avait négligé les cinq autres. Les baies de Peshana et de Kerson ne creusent dans le rivage qu'une

courbe presque insensible ; mais celles de Kazatch, de Kamiesh et de Streletzka y marquent des découpures profondes tout aussi bien que les darses de la quarantaine, de l'artillerie, de l'amirauté et du carénage, comprises dans la vaste enceinte de la rade. Ces bassins extérieurs étaient malheureusement ouverts aux vents du nord, les vents les plus violents qui soufflent sur la mer Noire; on ne pensait pas qu'on y pût trouver un mouillage. On comprendra facilement notre erreur : les Russes eux-mêmes l'avaient partagée. Aucune précaution n'avait été prise pour interdire aux vaisseaux ennemis l'accès de ces ports méconnus. L'expérience et la nécessité pouvaient seules redresser les jugements à cet égard. La marine d'ailleurs eût-elle changé d'avis, eût-elle adopté pour y débarquer l'armée la presqu'île Chersonèse, que le général en chef, éclairé par la réflexion, aurait refusé d'y descendre. On lui avait fait observer que pas un filet d'eau n'arrosait ce plateau aride. Il semblait donc impossible d'y asseoir un camp, à plus forte raison de s'y établir pour faire un siége. Après s'être longtemps consulté, il fut enfin décidé qu'on débarquerait à l'embouchure de

la Katcha. Le *Times* se chargea de l'annoncer à l'Europe.

La Providence semble quelquefois se plaire à tromper les espérances les plus judicieuses. En revanche, elle fait souvent tourner nos plus grandes imprudences à notre profit. L'indiscrétion du *Times* servit à convaincre les Russes que nous n'avions pas le dessein d'aller en Crimée, que ce projet, si hautement avoué jusque dans ses moindres détails, n'était qu'une feinte habile, et qu'au lieu de dégarnir la Bessarabie, c'était dans cette province qu'il fallait nous attendre et se renforcer. Malgré toutes ses instances, le prince Mentchikof dut rester en Crimée avec 23 000 hommes d'infanterie, 1 200 sabres et 36 pièces de campagne. Ce ne fut qu'au dernier moment qu'on lui envoya quelques bataillons détachés de l'armée du Caucase.

Il faut s'être trouvé à Varna au mois d'août 1854, avoir assisté aux péripéties des conseils qui se tinrent à cette époque, pour bien comprendre l'énergie de la détermination qui jeta notre armée sur la terre lointaine où elle ne pouvait espérer de salut que dans la victoire. Il faut surtout se rappeler au milieu de quelles circonstances cette grave résolution fut prise.

En arrivant sur la rade de Baltchick, nous y avions appris la reconnaissance désastreuse de la Dobrutscha. Le choléra était dans l'armée. Quelques jours après, il s'abattait sur la flotte; jamais épidémie ne fut plus foudroyante. On eût dit que l'air qui nous entourait avait cessé d'être respirable. Les escadres se hâtèrent de quitter la rade pestilentielle ; la plupart des vaisseaux cherchèrent au large une atmosphère plus pure. Nous préférâmes aller déposer nos nombreux malades sous des tentes que nous dressâmes dans la plaine de Varna. A bord de quelques navires, le choléra avait passé à l'état chronique, chaque jour il désignait et emportait deux ou trois victimes. Sur le *Montebello*, il balaya d'un coup d'aile tout ce qu'il avait marqué pour la destruction : deux cents hommes sur onze cents périrent en quatre jours ; nous pûmes alors reprendre en quelque sorte haleine, et nous nous comptâmes, étonnés de nous retrouver encore si nombreux. L'admirable sérénité de notre chef, sa gaieté communicative, eurent bientôt ramené la confiance parmi nous.

L'orage qui avait fondu sur les flottes s'était à peine dissipé que déjà les préparatifs de l'expédition reprenaient leur cours. J'aimerais à

raconter avec quelle entente et quelle activité ces préparatifs si importants ont été conduits; mais je veux éviter de me perdre dans de trop minutieux détails. Ce serait d'ailleurs la tâche du chef d'état-major de l'escadre de la Méditerranée plutôt que la mienne (1). L'honneur d'avoir débarqué l'armée du maréchal de Saint-Arnaud en Crimée appartient tout entier à l'amiral dont le pavillon flottait à bord de la *Ville-de-Paris*. L'amiral Hamelin commandait en chef les deux escadres qui formèrent l'armée navale de la mer Noire. Le commandement en chef crée seul la responsabilité. Jusqu'au mois de décembre 1854, nous n'avons été que des subordonnés dévoués. Notre rôle indépendant commence avec les mauvais jours. A l'escadre de la Méditerranée le débarquement triomphant d'Old-Fort! A l'escadre de l'Océan les longues épreuves de Kamiesh.

(1) Lorsque je traçais ces lignes, l'amiral Bouët-Willaumez, ardent et plein de séve encore, n'avait pas cessé d'être un des espoirs du pays. Deux mois s'étaient à peine écoulés... nous étions réunis autour de sa tombe, et ses amis me pressaient de lui adresser, au nom de la marine tout entière, un dernier adieu. (Voir à l'*Appendice* : Le vice-amiral Bouët Willaumez.)

## CHAPITRE II

DÉBARQUEMENT D'OLD-FORT. — BATAILLE DE L'ALMA.
MORT DU MARÉCHAL DE SAINT-ARNAUD.

---

Le sort en était jeté. Nos vaisseaux avaient reçu quatre divisions d'infanterie, les vaisseaux anglais cinq divisions et un millier de chevaux, l'escadre turque deux brigades, sur le concours desquelles on comptait médiocrement. La cavalerie française, faute de navires qui la pussent transporter, avait été renvoyée à Andrinople. Le 5 septembre, les flottes alliées appareillaient de la rade de Baltchick. Jusqu'au dernier moment, on avait douté que nos chefs voulussent persister dans cette aventure. A Varna même, on s'imaginait encore que la destination avouée

était Sébastopol, la destination réelle Odessa. Les bruits les plus alarmants se propageaient avec une persistance incroyable. On assurait qu'on ne trouverait pas moins de 140 000 Russes en Crimée. Il fallait un grand sang-froid pour résister à toutes ces rumeurs. Les généraux cependant n'hésitaient plus que sur le choix du lieu où ils iraient aborder. Pendant que les flottes erraient dans la mer Noire, arrêtées par des vents contraires, cette importante question, qu'on avait crue tranchée, venait d'être remise inopinément à l'étude. En débarquant sur les bords de la Katcha, on aurait, disait-on, à opérer une descente de vive force, et l'on ne tarderait pas à être abandonné de la flotte. On en revenait ainsi par un long détour à parler de Kaffa, combinaison qui s'était déjà produite, mais qu'une grave objection avait fait écarter. Kaffa est en effet à 200 kilomètres de la place qu'on voulait conquérir. On ne pouvait, sur les côtes de Crimée, trouver une rade plus sûre, un point de débarquement plus facile; seulement, après avoir choisi Kaffa pour base d'opérations, arriverait-on jamais sous les murs de Sébastopol ? Pour bien des esprits, la chose était au moins douteuse.

La flotte continuait à se rapprocher du cap Tarkan, son premier rendez-vous; un immense convoi l'avait ralliée en pleine mer, et l'on ne savait pas encore où cette masse confuse irait jeter l'ancre. On délibérait avec anxiété. Le général en chef, qui se trouvait en proie aux plus vives souffrances, n'assista pas au conseil. Une nouvelle reconnaissance fut faite avec son aveu, et de guerre lasse on finit par s'arrêter à un compromis. L'armée consentit à marcher sans transports, à bivaquer sans eau. La marine lui promit un débarquement qui ne serait pas sérieusement inquiété. Entre Eupatoria et l'embouchure de l'Alma, à quatre journées de marche de Sébastopol, le rivage d'Old-Fort offrait une plage découverte, flanquée par deux lagunes. Cette plage, que la flotte pouvait balayer de son artillerie, était merveilleusement propice à la descente. On s'y précipita, oubliant les inquiétudes les plus exagérées comme les plus légitimes, enivré de l'enthousiasme du moment. Ceux qui prétendent qu'à la guerre il ne faut jamais rien donner au hasard, qui veulent des succès assurés et se montrent impitoyables envers la défaite, feront bien de méditer la campagne de Crimée.

Un officier russe, le lieutenant Stetenkoe, observait, par ordre du prince Mentchikof, la partie de la côte vers laquelle s'étaient dirigées nos flottes. Il vit nos premiers bataillons se ranger sur la plage et y former bientôt un vaste front de bandière. Ce fut le seul ennemi témoin de notre débarquement. L'invasion de la Crimée s'était accomplie sans coup férir. Le prince Mentchikof ne montra nulle émotion en apprenant cette nouvelle. Depuis longtemps il s'y attendait. Il avait pressenti et annoncé que les alliés trouveraient toute autre opération impraticable, qu'ils n'iraient point en Bessarabie, qu'ils n'iraient pas davantage à Kaffa, et que ce serait entre Eupatoria et Sébastopol que la première action s'engagerait. Si jamais les lettres que le prince écrivit à cette époque sont destinées à voir le jour, on sera surpris qu'un langage aussi ferme et aussi sensé n'ait pas produit à Saint-Pétersbourg plus d'impression.

Le premier soin de nos troupes, dès qu'elles eurent formé les faisceaux, fut de creuser des puits dans le sable. On n'y recueillit qu'une eau saumâtre. Les soldats s'en contentèrent; les chevaux se montrèrent d'abord plus difficiles.

Les préparatifs du départ se traînèrent pendant trois jours. L'armée leva enfin le camp et la flotte la suivit en côtoyant de près le rivage. Dans l'après-midi, on fit halte sur les bords de la Bulganak. Jusque-là, on n'avait point aperçu de troupes russes; mais on vit alors apparaître dans la plaine de longues files d'escadrons dont les casques brillants reluisaient au soleil. Cette cavalerie s'approcha de nos lignes. Quelques canons furent mis en batterie pour la recevoir. Les escadrons russes se replièrent; ils avaient reconnu nos forces. De part et d'autre, on se préparait pour le lendemain à la bataille.

Le prince Mentchikof n'avait pas voulu nous attendre dans Sébastopol. Il avait la prétention de nous en barrer la route. Son armée s'était grossie de quelques régiments envoyés en toute hâte à son aide; il y avait joint les troupes de marine qui formaient la garnison des vaisseaux, et avait occupé les hauteurs au pied desquelles se déroule le cours sinueux de l'Alma. Malgré les renforts qu'elle avait reçus, l'armée russe restait encore inférieure en nombre aux armées alliées; mais le prince avait une confiance absolue dans la forte position qu'il avait choisie. Il appartenait aux alliés de prendre l'offensive.

Ils devaient attaquer à sept heures du matin : ce ne fut qu'à midi et demi que nos premiers soldats commencèrent à gravir la falaise. Ils avaient traversé à gué la rivière et montaient lentement, les uns suivant à la file un sentier, les autres répandus à droite et à gauche, se faisant un chemin des aspérités de la roche. Au sommet de la falaise s'étend un vaste plateau à peine accidenté par quelques mouvements de terrain. Une lueur étrange a brillé tout à coup au-dessus de cette plaine déserte. C'est la pointe des baïonnettes qui scintille. Nos soldats ignorent le danger qui les menace. L'ennemi est sur leurs têtes sans qu'ils puissent soupçonner sa présence. La ligne d'acier peu à peu grandit et devient plus distincte.

A bord de nos bâtiments, une incroyable angoisse a serré tous les cœurs. Plus de doute ! ce sont des bataillons en marche. Voilà les casquettes blanches de l'armée du Caucase. L'ennemi s'est enfin montré à découvert ; il se penche sur l'escarpement. Nos tirailleurs se rejettent en arrière. — C'est une déroute ! — s'écrie-t-on de toutes parts. — Non, ce n'est pas une déroute : c'est le commencement de la victoire. Nos vieux soldats d'Afrique sont faits à ces

surprises. Chacun d'eux, en reculant, a choisi son poste. Le moindre rocher les abrite, le plus léger pli de terrain leur sert à s'embusquer; ils répondent sans s'émouvoir au tir plongeant des Russes. Un chasseur à pied sort d'une anfractuosité à mi-côte, il épaule son fusil, penche la tête sur la crosse, et vise longtemps avant de faire feu. Quelle précaire existence tient-il ainsi suspendue au bout de sa carabine ? — Le coup part, un cheval noir galope sans cavalier à travers la plaine. — Cette fois ce sont les longues capotes grises privées de leur chef qui reculent; nos soldats s'élancent, la crête du plateau est en leur pouvoir.

Les alluvions de l'Alma ont jeté à l'embouchure du fleuve comme un pont étroit entre les deux rives. Des soldats passent l'un après l'autre sur cette barre ; leur défilé menace de se prolonger jusqu'à la nuit. Au loin, dans l'intérieur, un village est en flammes. Les cosaques, qui viennent d'y mettre le feu, s'enfuient de toute la vitesse de leurs chevaux. Derrière eux, l'incendie dévore les meules de blé. Partout le pétillement de la fusillade est marqué par de minces colonnes de fumée. La bataille se dessine, elle tend à tourner les Russes par leur gauche; mais

où sont donc les Anglais? Il est trois heures de l'après-midi, et les Anglais ne paraissent pas encore. Les voici, les voici enfin! Leurs bataillons, alignés comme à la parade, marchent sur une batterie qui fait de larges trouées dans leurs rangs. Au centre ondoie et brille un vaste drapeau de soie. La batterie charge et tire : les Anglais ne cessent pas d'avancer. Tout à coup les avant-trains des canons russes s'approchent ; la batterie, rapidement attelée, remonte au galop la colline. Hurrah pour nos alliés! Quel obstacle imprévu les arrête? D'où vient que ces masses victorieuses, près de franchir le retranchement évacué, tourbillonnent? Les habits rouges sont chargés à la baïonnette. Pas un coup de feu ; c'est une lutte acharnée, une lutte corps à corps qui s'engage. Les Anglais dispersés se répandent dans la plaine. Les réserves par bonheur sont à portée. Formés en seconde ligne, les *highlanders* et les *guards* ouvrent leurs rangs pour laisser passer les fuyards. A leur tour, ils s'avançent; c'est un nouveau mur qui marche. Tout l'effort de l'ennemi vient se briser contre ce front intrépide. La victoire cependant hésite encore ; nos soldats la décident. Maîtres du plateau, ils descendent en foule dans la vallée. Ce

mouvement est pour les Russes le signal de la retraite. La bataille s'éloigne, et nous voyons s'éteindre les dernières lueurs du canon.

Telle a été pour la flotte le spectacle de cette grande journée. Les Anglais, qui seuls avaient de la cavalerie, devaient tourner la droite des Russes et les rejeter vers la mer, où nos bâtiments se tenaient prêts à les accabler. Divers incidents conduisirent à un résultat inverse. Ce furent les Anglais qui abordèrent les Russes de front, et nous qui, tournant le flanc gauche de l'ennemi, le rejetâmes sur la route de Symphéropol. La stratégie est un grand art ; mais les plans dressés sous la tente se modifient singulièrement sur le terrain. Les vaincus ne furent pas poursuivis. Leurs pertes avaient été considérables ; les nôtres n'avaient pas laissé d'être sensibles. Cependant la 4e division tout entière, une brigade de la première et le contingent turc étaient intacts. Ces troupes avaient pris peu de part au combat. On les eût probablement lancées sur l'ennemi si la nuit n'était survenue. Il fallut tout un jour pour reformer les bataillons décimés, pour enterrer les morts, pour transporter les blessés sur les navires qui devaient les déposer à Constantinople. On dit

que les blessés d'une armée victorieuse guérissent vite ; quand on a vu l'air radieux des blessés de l'Alma, on le croit sans peine. La flamme du patriotisme illuminait jusqu'aux traits des mourants. J'ai assisté au lendemain d'autres victoires, je n'ai jamais retrouvé un pareil enthousiasme. L'Alma, c'était notre première revanche depuis Waterloo : le cœur de la France en fut soulagé.

La route de Sébastopol était ouverte. Les flottes continuèrent d'escorter l'armée, et jetèrent l'ancre devant l'embouchure de la Katcha. Un aviso alla reconnaître l'entrée du port. Il revint annoncer que les Russes avaient coulé dans la passe cinq vaisseaux de ligne et deux frégates. Cette opération avait eu lieu avec une telle précipitation, qu'on n'avait pris le temps de retirer des vaisseaux ni les canons, ni les munitions, ni les vivres. La plupart des bouches à feu qui armaient les forts du nord avaient également été jetées à la mer. Le prince Mentchikof campait avec les débris de ses troupes dans la plaine de Balaklava, et les Russes semblaient vouloir se borner à défendre la rive méridionale du port, sur laquelle s'élèvent les établissements de la marine. L'autre rive est protégée par la

citadelle de Sievernaïa. Cette citadelle est un ouvrage bastionné capable de recevoir 10 000 hommes; mais la fortification n'avait pas été entretenue, et l'escarpe tombait en ruine. Le prince croyait que les alliés emporteraient cet ouvrage avec l'élan qui venait de déconcerter son plan de défense à l'Alma. Quant à l'action des flottes, il en exagérait aussi la portée. De toutes les places du monde, Sébastopol était peut-être celle qui possédait les moyens les plus formidables pour repousser une attaque maritime. L'armement des ports et de la rade comprenait 439 canons. J'ai entendu un illustre maréchal faire à ce propos une remarque bien juste : si l'on osait tout ce que l'on croit l'ennemi capable de tenter, si l'on mettait dans ses propres projets la moitié seulement de la témérité qu'on prête à ses adversaires, l'histoire ne serait remplie que de traits d'audace; mais les fortifications prennent une tout autre face, suivant qu'on les considère du dedans ou du dehors. Pour se permettre de brusquer les choses, il eût fallu être dans le secret des découragements du prince Mentchikof.

Dans les armées alliées, on avait toujours pensé qu'un siége régulier était inévitable. On

était parti de Varna avec le dessein bien arrêté d'ouvrir la tranchée devant la citadelle. Près de mettre ce plan à exécution, nous nous aperçûmes que les pièces de gros calibre qui garnissaient les ouvrages avancés envoyaient leurs boulets au delà des bords de la Belbek; on ne pouvait songer à établir ses magasins sous le canon de l'ennemi. Il fallait donc mettre la rivière entre le camp et les travaux d'approche. Cette disposition offrait de graves inconvénients. Ne valait-il pas mieux transporter soudainement l'attaque sur la rive où l'on n'était pas attendu? Grosse question à résoudre, et qu'il fallait résoudre dans un moment où le commandement allait changer de mains.

Le maréchal de Saint-Arnaud ne vivait plus depuis deux mois que par l'effort d'une volonté énergique. Des crises terribles avaient plus d'une fois répandu l'alarme dans le camp. Même après le départ de Varna, il était douteux que le maréchal pût toucher la terre de Crimée. La victoire sembla l'avoir affranchi de la nécessité de vivre. Pareil au prophète, il laissa retomber ses bras dès que l'ennemi fut en fuite, et cessa une lutte que d'atroces souffrances avaient mise au-dessus des forces humaines. Le vainqueur de

l'Alma léguait à son successeur une tâche difficile. Le triomphe dont il emportait l'honneur dans sa tombe n'avait rien conclu. Il restait avant de se rembarquer à prendre Sébastopol, et Sébastopol, ayant eu le loisir de compter ses ennemis, ne désespérait plus de les repousser.

---

## CHAPITRE III

LE GÉNÉRAL CANROBERT PREND LE COMMANDEMENT ET MET LE SIÉGE DEVANT SÉBASTOPOL. — OUVERTURE DU FEU ET ATTAQUE DU FRONT DE MER PAR LES FLOTTES ALLIÉES.

---

Le général Canrobert avait remplacé le maréchal de Saint-Arnaud. L'esprit de décision qui nous avait si hardiment lancés dans cette campagne ne cessa pas d'inspirer les résolutions du commandement. L'armée reçut de la flotte quatre jours de vivres et prit, à travers les montagnes, le chemin de la presqu'île Chersonèse. A cette nouvelle, le prince Mentchikof quitta brusquement la plaine de Balaklava pour se porter sur Symphéropol et Batchi-Seraï. Il restait ainsi en communication avec les provinces de l'empire. S'il ne pouvait sauver Sébastopol,

il sauverait au moins la Crimée. Il y eut un moment de surprise dans la flotte quand on n'aperçut plus les tentes de notre armée, et une cruelle période d'angoisse lorsqu'il fallut passer quatre longs jours sans nouvelles. Les premiers éclaireurs parurent enfin dans la plaine de Balaklava. Les alliés descendaient des hauteurs de Mackensie; les Russes remontaient vers Symphéropol. Les deux armées avaient échangé leurs positions. C'était la nôtre qui occupait la presqu'île Chersonèse; c'étaient les troupes du prince Mentchikof qui allaient camper sur les bords de la Belbeck. Ce croisement s'était fait sans combat. Il n'y avait eu qu'une rencontre fortuite dans les bois entre les deux arrière-gardes. Si l'on se reporte aux délibérations qui avaient précédé le départ de l'expédition, on sera étonné de voir avec quelle facilité les objections les plus fondées en apparence s'étaient évanouies devant des nécessités impérieuses. Après avoir déclaré qu'on ne pouvait marcher, dépourvu qu'on était de tout moyen de transport, on avait pris terre à plusieurs jours de marche de Sébastopol; avant d'avoir trouvé à vivre sur le pays, on s'était séparé de la flotte; sans certitude d'y rencontrer de l'eau, on venait de se

jeter dans la presqu'île où l'on n'avait point osé débarquer. La campagne de Crimée pourrait s'appeler la campagne des résolutions imprévues; mais tout réussit à ceux que le ciel seconde.

Par suite du changement de front qu'avaient opéré les alliés, les Anglais auraient dû cette fois s'appuyer à la mer, pendant que nos troupes continueraient à former l'aile droite. Un autre arrangement prévalut. L'amiral Lyons, avec un détachement de la flotte anglaise, avait occupé le port de Balaklava, sur le revers méridional de la presqu'île, nous laissant la baie de Kamiesh pour y établir nos magasins. Cette combinaison entraînait la formation de la ligne en ordre renversé. Les troupes dont Kamiesh était la base d'opérations n'auraient pu conserver la droite sans que leurs communications se croisassent avec celles de l'armée qui devait tirer ses approvisionnements de Balaklava. Les Anglais croyaient avoir fait dans cette anse étroite et profonde, dont le premier aspect rappelle un peu celui de Mahon, une acquisition merveilleuse. Ils s'y étaient installés avec une sorte d'avidité jalouse, comme s'ils avaient craint qu'on leur disputât leur conquête. La fortune se donna encore en cette occurrence le malin plaisir de

déjouer les calculs de la prudence humaine. Le port de Balaklava fut bientôt encombré par les bâtiments qui s'y accumulèrent. Les vivres et les munitions qu'on débarquait sans cesse restèrent abandonnés sur les quais sans pouvoir gravir les rampes abruptes par lesquelles il eût fallu les amener au camp. Le mouillage extérieur, battu par les vents du sud, mit en constant péril les navires forcés de s'y arrêter. Balaklava trompa de tout point les espérances qu'on en avait conçues. Dans Kamiesh au contraire, nous parvînmes à loger une flotte et jusqu'à sept vaisseaux de ligne. Les vents du nord-ouest entraient bien dans la baie, comme on s'y était attendu, mais ils soufflaient rarement et soulevaient peu de mer. Une pente très-douce reliait le fond du port au sommet du plateau. On n'eut point de peine à en faire une route carrossable. Enfin, dernier et précieux avantage, malgré la violence des tempêtes qui mirent à si forte épreuve la solidité de nos chaînes, les vaisseaux mouillés devant Kamiesh ne furent jamais sérieusement en danger. Ce mouillage qu'on redoutait, parce qu'il y fallait jeter l'ancre par des fonds de 40 brasses, se trouva être en somme le meilleur mouillage de la côte.

Pendant que le prince Mentchikof se préoccupait avant tout de ne pas laisser cerner son armée, qui se chargeait donc de nous arrêter devant Sébastopol? C'étaient 15 000 marins qui dans Sébastopol défendaient leurs propres foyers. La flotte russe de la mer Noire, constituée jadis par la main vigoureuse de l'amiral Lazaref, n'était pas seulement une flotte comme celle de la Baltique. C'était aussi une colonie maritime, transportée à l'extrémité de l'empire pour tenir Constantinople en échec. Les peuples dont la situation est assise, qui n'ont plus de but national à poursuivre, se feront difficilement une idée de l'enthousiasme religieux et patriotique qui animait ce camp de croisés. Chaque fois que l'ordre arrivait de Saint-Pétersbourg de disposer la flotte pour un prochain départ, les équipages croyaient le moment venu d'aller célébrer la messe dans Sainte-Sophie. De semblables aspirations simplifient beaucoup la tâche du chef, mais ici les chefs étaient aussi enthousiastes que les matelots. L'officier qui avait succédé à l'amiral Lazaref était le vice-amiral Nakimof, soldat presque sexagénaire. Les doges de Venise contractaient autrefois de solennelles fiançailles avec l'Adriatique. Nakimof avait mar-

qué dans Sébastopol la place de sa sépulture. Il n'admettait pas qu'il pût survivre à la ville sainte qu'il avait la mission de défendre.

A côté du commandant de la flotte, il faut citer l'aide-de-camp général de l'empereur, le vice-amiral Kornilof, dont le pavillon flottait à bord de la frégate à vapeur le *Wladimir*. Chef d'état-major maritime du prince qui, en sa qualité de gouverneur-général de la Crimée, commandait en chef les forces de terre et de mer, Kornilof représentait dans la flotte de la mer Noire l'esprit de la jeune marine. Il était ambitieux et avait sujet de l'être, car à l'âge de quarante-cinq ans il était arrivé à ce grade élevé auquel un mérite reconnu de tous lui donnait des droits incontestables. Les décisions de quelque importance étaient en général inspirées par lui. Homme de métier, Nakimof fuyait les responsabilités politiques. Quand on connut à Sébastopol la bataille de l'Alma, l'émotion fut extrême au camp des marins. Quelques capitaines voulaient sortir du port et aller se jeter tête baissée au milieu de la flotte alliée. Kornilof soutint qu'il fallait exécuter à la lettre les ordres de l'empereur, détruire au besoin les vaisseaux et donner aux équipages la garde des remparts.

Le prince Mentchikof approuva l'avis de son chef d'état-major.

Je me suis promis de n'entrer dans aucune controverse; je ne puis cependant passer sous silence une opinion généralement répandue. On a dit que, si les alliés avaient essayé de pénétrer dans Sébastopol le jour même où ils débouchèrent sur le plateau de Balaklava, ils n'auraient rencontré que peu de résistance. Les Russes ont les premiers contribué à accréditer ce bruit; mais peu de résistance suffit pour arrêter quelques bataillons qui viennent, sans réserves, se heurter à des batteries. La vérité est qu'à la guerre on peut quelquefois tout oser, parce que l'ennemi, frappé de terreur, s'empresse de détruire de ses propres mains les obstacles qu'on n'eût pas réussi à franchir. Telles paraissent avoir été les dispositions des Russes. Qui les soupçonnait le 29 septembre? Qui donna le conseil de tenter sur le champ l'assaut? Qui refusa de souscrire aux lenteurs d'un siége? Le premier devoir d'un peuple, s'il veut vaincre, est de se montrer juste envers ses généraux. On n'infuse pas autrement l'esprit de discipline dans la troupe. L'assaut immédiat eût donné beaucoup au hasard, le siége au contraire ne

compromettait rien ; la place, suivant les règles, devait tomber, disait-on, à la quarantième garde. Ce fut, — je crois ce fait bien acquis à l'histoire, — avec l'assentiment tacite de toute l'armée et de toute la flotte que l'on assit le camp devant Sébastopol, que l'on s'occupa de mettre à terre le parc de siége et que bientôt après on ouvrit la tranchée, — cette tranchée destinée à avoir un jour quarante kilomètres de développement et à être armée de huit cents bouches à feu.

On n'a pas creusé beaucoup de tranchées en face de pièces de 68 portant à plus de 5 kilomètres; on n'a pas souvent fait le siége d'un arsenal pouvant mettre ses immenses ressources à la disposition de 15 000 canonniers. Le prince Mentchikof était rentré dans Sébastopol, et nous n'étions plus les seuls à remuer de la terre. Travaux d'assiégés! disait-on; mais ces travaux grandissaient à vue d'œil. La place se couvrait d'une enceinte dont aucune de nos batteries ne ricochait les faces. Les marins qui n'avaient, comme moi, étudié l'art des siéges que dans les livres, commençaient à ne plus comprendre ce qui se passait sous leurs yeux. « Ce sera, leur répondait-on, un immense duel d'ar-

tillerie. » Pour ce duel, il fallait au moins l'égalité des armes. Le parc de siége que nous avions apporté de Varna ne pouvait tenir tête aux pièces de gros calibre que nous opposaient les Russes. L'armée dut demander des canons plus puissants à la flotte. Le 3 octobre, l'escadre française débarqua 19 pièces et 1100 hommes. Au bout d'un an, des appels successifs avaient porté ce contingent à 128 bouches à feu et à 2434 hommes. L'escadre anglaise forma de son côté une brigade navale destinée à servir les premiers canons à boulets ogivaux dont il ait été fait usage. Cette batterie prit le nom des pièces dont on l'avait armée; ce fut la fameuse batterie de Lancastre. Comme des cavaliers qui ont mis pied à terre, les marins de la flotte assiégée et ceux de la flotte assiégeante se trouvèrent pendant onze mois face à face. L'œil constamment fixé sur la même embrasure, ils étonnèrent les deux armées par la précision de leur tir, non moins que par la constance de leur courage.

Nos travaux avaient été plus d'une fois rasés. On les avait repris avec persévérance. Le moment d'ouvrir le feu approchait. Pendant que le gros des escadres alliées restait mouillé à l'em-

bouchure de la Katcha, l'amiral Bruat, détaché devant Kamiesh, exécutait les reconnaissances qui lui avaient été prescrites, et faisait baliser les approches de la rade. La marine et l'armée espéraient pouvoir foudroyer de concert les défenses de Sébastopol. Le 17 octobre, nous fûmes éveillés par un feu terrible. Les batteries de siége avaient, dès les premiers rayons du jour, dégorgé leurs embrasures. Muettes jusque-là, elles essayaient pour la première fois leur puissance. Les batteries russes ripostaient avec énergie, la terre en tremblait, et l'ébranlement du sol semblait se prolonger jusqu'à bord. Vers dix heures, tout à coup le feu cesse; nous n'avions rien prévu de semblable. Le canon de l'armée se taisait au moment où celui de la flotte allait parler.

Déjà en effet accourait du mouillage de la Katcha l'escadre de l'amiral Hamelin. Une brume épaisse l'avait jusqu'alors dérobée à nos yeux. Nous nous hâtons. Les vaisseaux à voiles et les frégates à vapeur s'accouplent; les vaisseaux à hélice appareillent. La corvette le *Pluton* éclaire la route; le *Charlemagne* et le *Montebello* arrivent les premiers sous le canon des forts. Des boulets ont fait jaillir l'eau près de

nous. Une forte secousse ébranle le vaisseau. C'est un obus qui vient de traverser la dunette sous les pieds mêmes de l'amiral. D'autres obus sifflent dans la mâture ou frappent à la flottaison. Des boulets rouges ont mis trois fois le feu à bord. Debout sur les parapets, les canonniers russes rechargent leurs pièces. Nous jetons l'ancre enfin, et nous travaillons à nous embosser. Les escadres alliées se développent lentement sur deux rangs endentés. Quatorze vaisseaux français, dix vaisseaux anglais et deux vaisseaux turcs forment autour des fortifications de Sébastopol un double croissant qui s'étend des batteries de la Quarantaine aux batteries du Télégraphe. On se bat au milieu d'une fumée intense. L'*Agamemnon*, que monte l'amiral Lyons, a pénétré dans un des replis du récif qui défend, mieux encore que les feux croisés des deux rives, l'entrée de la rade de Sébastopol. Il mouille à 760 mètres du fort Constantin. Le *Sans-Pareil* et le *London* ont suivi l'*Agamemnon*. Cette division se trouve assaillie par des feux plongeants; elle appelle bientôt de nouveaux vaisseaux à son aide. Le *Rodney* le premier répond à ce signal; malheureusement il va donner sur l'extrémité du récif. L'*Albion*,

le *Queen*, le *Bellerophon*, se sont approchés à leur tour. Vigoureusement attaqué par les vaisseaux anglais et par quelques-uns des vaisseaux de notre aile gauche, le fort Constantin chancelle sous ses trois étages de batteries. Les hauteurs du Télégraphe n'en font pas moins pleuvoir sur le détachement que commande l'amiral Lyons une grêle de projectiles. La moitié de la flotte anglaise ne peut plus avoir qu'une pensée : sortir du mauvais pas où l'audace de son chef l'a conduite. Des frégates se dévouent et enlèvent le *Rodney* du banc sur lequel, au début de l'action, ce vaisseau s'est échoué. Aucun trophée ne restera entre les mains de l'ennemi, mais ce n'est pas de ce côté que le feu des Russes sera éteint.

Le *Charlemagne*, le *Montebello*, le *Friedland*, la *Ville-de-Paris*, le *Valmy*, le *Henri IV*, le *Napoléon*, ont attaqué les forts du sud. Ils sont appuyés par l'*Alger*, le *Jean-Bart*, le *Marengo*, la *Ville-de-Marseille*, le *Suffren*, le *Bayard*, le *Jupiter*, qui tirent dans les créneaux de la première ligne. Les hauts-fonds dont la ligne d'embossage a dû suivre le contour ont obligé notre escadre à jeter l'ancre à 1800 mètres environ des batteries de la Quarantaine. Malgré

la distance, qui enlève à notre tir une partie de son efficacité, la défense sur la rive méridionale paraît à peu près réduite. Vers quatre heures, le feu reprend avec une vivacité nouvelle; les bastions mêmes de la place se joignent aux batteries du bord de mer. Les bombes, les obus pleuvent autour de nous. L'ennemi heureusement ne peut apercevoir que la pointe de nos mâts, qui surgissent comme des balises au-dessus d'un océan de fumée; ses coups portent trop haut. Le nuage protecteur qui nous environne ne lui permet pas de les rectifier; si ce nuage se dissipait, si les Russes abaissaient de quelques degrés leur tir, notre position deviendrait critique. Les boulets ne cessent de siffler au-dessus de nos têtes, bien peu s'enfoncent dans les flancs de nos navires. Sous le canon des Russes dès midi et demi, embossés vers une heure, nous n'avons pas eu à bord du *Montebello* trente minutes de combat sérieux.

Les vapeurs opaques étendues autour des deux flottes ont aussi envahi le ciel. Le soleil apparaît à travers ce brouillard comme un globe de sang. Nous le voyons descendre lentement vers l'horizon et annoncer la fin prochaine du jour; nous n'attendons que ce moment pour

nous éloigner. Les vaisseaux anglais, plus maltraités que les nôtres, ont déjà commencé leur mouvement de retraite. L'impunité relative dont nous avons joui et un meilleur succès ne nous abusent pas sur le résultat de nos efforts. Lorsque nous nous serons retirés, l'ennemi n'aura qu'à relever ou à remplacer ses pièces démontées, ses terrassements seront intacts; l'enjeu n'est pas égal : nous engageons dans la partie un capital de 50 ou 60 millions, les Russes en seront quittes pour quelques pelletées de terre.

La journée du 17 octobre fut peut-être une faute, mais elle fut, si je puis m'exprimer ainsi, une faute nécessaire. A la guerre, on ne peut s'empêcher d'en commettre beaucoup de ce genre. Il fallait prouver à l'armée que nous ne voulions pas assister en simples spectateurs à ses combats, que nous étions prêts au contraire à courir, pour la seconder, tous les risques, à prendre notre part de tous les sacrifices; mais notre intervention prématurée eut un inconvénient grave : elle détruisit la puissance morale dont les flottes étaient investies. Si l'on eût attendu, pour les envoyer sous les murs de Sébastopol, que nos batteries de siége eussent pris

sur celles de l'ennemi un ascendant marqué, il est probable que la seule approche de tant de vaisseaux eût frappé nos adversaires de terreur. Un bombardement général eût alors singulièrement facilité la tâche des colonnes d'assaut. Après l'attaque infructueuse du 17 octobre, on ne pouvait plus compter sur l'effet d'une démonstration dont le prestige s'en était allé en fumée. Les vaisseaux peuvent traverser les passes les plus formidablement défendues, si on ne les arrête par des obstacles sous-marins; ils peuvent détruire les murailles de pierre, faire évacuer les batteries gazonnées, lorsque ces ouvrages sont à peu près de niveau avec leurs canons : ils sont impuissants contre des feux qui les dominent. Leur triomphe en tout cas restera stérile tant que des troupes de débarquement ne se tiendront pas prêtes à envahir les batteries réduites au silence. La flotte alliée eût épuisé toutes ses munitions sans faire avancer d'un pas la reddition de Sébastopol. On lui avait demandé une diversion, et la diversion avait été faite; malheureusement nous étions dans une saison où les beaux jours sont rares, et il fallait un beau jour pour s'embosser devant Sébastopol. On avait donc brusqué l'attaque; personne

n'était prêt, l'effort qui devait tout emporter avait été décousu, successif, au lieu d'être simultané. C'eût été à recommencer, si l'on eût pu recommencer avant que l'armée se fût mise en état de reprendre l'offensive.

---

# CHAPITRE IV

COMBAT DE BALAKLAVA. — BATAILLE D'INKERMANN. — OURAGAN DU 14 NOVEMBRE.

---

L'armée avait trouvé un adversaire beaucoup mieux préparé qu'elle ne le supposait. Le duel d'artillerie n'avait pas tourné à son avantage, et les parapets qu'elle avait élevés n'avaient pu, avec leur épaisseur strictement réglementaire, arrêter des projectiles inusités jusqu'alors dans la guerre de siége; des magasins à poudre s'étaient effondrés et avaient fait explosion; les plates-formes des batteries s'étaient affaissées sous le poids de nos grosses pièces de marine; enfin le feu des Russes avait dépassé toute attente. Les vaisseaux étaient arrivés fort à propos

pour occuper l'ennemi et donner aux nôtres le temps de se remettre d'une si chaude alerte. Sur aucun point cependant, nos canonniers ne manquèrent de fermeté, il fallut leur réitérer plusieurs fois l'ordre de cesser le feu. Les Russes ne se montrèrent pas moins intrépides; s'ils fléchirent un instant, ce ne fut qu'au bastion central, où les éclats de la maçonnerie rendaient la batterie réellement intenable. L'amiral Kornilof fut tué dans ce bastion en voulant ramener les artilleurs à leurs pièces.

Après le combat du 17 octobre, il se fit comme une pause dans le siége. Chacun réparait en silence les dégâts infligés à ses batteries, et en construisait de nouvelles. Les vaisseaux de l'amiral Hamelin, ceux de l'amiral Dundas et de l'amiral Lyons étaient retournés à la Katcha. Nous avions repris notre poste devant Kamiesh. La situation s'était beaucoup assombrie. Il ne faut pas oublier que la flotte n'avait pu promettre de rester en communication avec l'armée lorsque viendrait l'hiver. L'expédition n'avait même été résolue que sur la déclaration d'un consul anglais qui avait résidé de longues années à Kertch, et qui s'était fait garant d'un temps maniable sur les côtes de Cri-

mée jusqu'aux derniers jours d'octobre. On était donc très-impatient d'en finir; mais on pouvait à peine prévoir comment on en finirait. Les Russes, pleins d'ardeur, renaissant à l'espoir, appelaient des provinces les plus éloignées leurs réserves. Ils mettaient la bêche aux mains des condamnés, et faisaient sortir de terre une place de premier ordre, armée de canons tels que jamais ville de guerre n'en avait vu montés sur ses remparts. De fréquentes sorties conduites par des officiers intrépides, le plus souvent par des officiers de marine, commençaient à nous faire perdre l'ascendant que nous avait valu la bataille de l'Alma. L'ennemi devenait de jour en jour plus entreprenant.

Le 24 octobre, de nombreux bataillons russes débouchèrent à l'improviste dans la plaine de Balaklava, et enlevèrent deux batteries de position confiées imprudemment à la garde du contingent tunisien. Nous occupions dans la presqu'île Chersonèse des lignes très-fortes, mais d'un développement trop grand pour l'effectif des armées alliées. La cavalerie anglaise voulut reprendre les pièces que l'ennemi emmenait, elle fournit sans succès une charge très-vigoureuse, et revint après avoir subi de grandes

pertes. Les Russes restèrent maîtres du champ de bataille ; nous les vîmes avec une profonde tristesse relever les blessés tombés entre les deux lignes. Les Anglais, humiliés, montrèrent pour la première fois à cette occasion une certaine aigreur. Quand la fortune hésite, la bonne intelligence devient difficile à maintenir dans les armées combinées. Des coups de vents violents régnaient déjà sur la mer Noire, le ciel était triste, le sol boueux, les nuits froides ; tout prenait autour de nous un aspect de mauvais augure.

Le 5 novembre, une brume épaisse était étendue sur Kamiesh. Une vive fusillade se fit entendre à terre. Vers midi, le brouillard se dissipa. Nos soldats se montraient épars dans la plaine ; des bataillons russes restaient massés au pied des remparts. A trois heures, de longues lignes de baïonnettes brillèrent au milieu des taillis qui couvraient alors le plateau d'Inkermann. De petits nuages de fumée s'élevaient de toutes parts, semblables à des bulles de savon, et s'évanouissaient dans l'air en formant des spirales et des couronnes. Nous avions de nouveau sous les yeux, mais cette fois sans nous en douter, le spectacle d'une grande bataille. Le

lendemain matin, nous courions dès le point du jour au camp de l'extrême gauche. Des batteries y avaient été attaquées et tournées à la faveur du brouillard. On ne savait rien de précis sur ce qui s'était passé à la droite, la gauche croyait avoir eu à supporter le principal effort. Au quartier-général, nous trouvâmes d'autres impressions. La sortie des Russes contre les ouvrages de gauche n'avait été qu'une diversion; c'était à quatre lieues de Kamiesh, sur le plateau même d'Inkermann, que s'était jouée la grosse partie : là s'étaient choquées des masses considérables. Pendant une partie de la journée, l'existence des armées alliées y avait été en péril. Les postes avancés des Anglais avaient été surpris avant l'aube. Les Anglais se gardent mal, et mettent je ne sais quel puéril orgueil à ne point se garder. Les boulets russes avaient atteint les soldats dans les tentes, les chevaux au piquet; il avait fallu toute la solidité de nos alliés pour qu'il ne s'ensuivît pas une panique. Sans s'émouvoir, ils avaient pris les armes, mais ils s'étaient trouvés en face de colonnes profondes. Engagées dans un ravin trop étroit, ces colonnes heureusement ne parvenaient pas à se déployer; elles renouvelaient sans cesse

leurs rangs devant l'ennemi que la lutte épuisait. Quatre-vingts pièces d'artillerie mises en batterie dès le début du combat soutenaient ces masses d'assaillants. Nos alliés devaient succomber. Accablés sous le nombre, ils ne pouvaient défendre plus longtemps l'accès du plateau. Les Russes, trouvant enfin pour se déployer le champ libre, allaient tout inonder, quand soudain, au milieu du fracas de la mousqueterie, le clairon des zouaves se fit entendre. Ces vaillants soldats arrivaient au pas de course. Avec eux accouraient les tirailleurs algériens, bondissant comme des panthères à travers les taillis, et s'annonçant de loin par leurs cris sauvages. Ces premiers bataillons se jetèrent au milieu de la mêlée sans attendre les troupes qui les suivaient; ils suffirent pour changer la face des choses. Les Russes avaient espéré nous retenir par une fausse attaque; si le coup d'œil de nos généraux eût hésité, s'il n'eût clairement et promptement discerné où était le péril véritable, les Anglais étaient perdus, et nous étions probablement perdus avec eux. L'ennemi avait eu sujet de compter sur la victoire, il ne pouvait se résigner à y renoncer. Du fond de la vallée, les régiments russes continuaient de

monter à l'assaut. Les pentes du ravin se couvraient de monceaux de cadavres. L'artillerie ennemie se décida la première à plier; l'infanterie, n'étant plus soutenue, recula d'abord en bon ordre, mais elle ne put conserver longtemps cette fière attitude. Les bataillons russes arrivèrent dans un affreux pêle-mêle sur les bords de la Chernaya; la retraite était devenue une déroute.

Il y a des victoires qui, semblables à la victoire ailée des statuaires et des poëtes, ne laissent point sous leurs pas de carnage. Il en est d'autres où le succès s'achète par de vastes hécatombes; Inkermann évoquait le fantôme d'Eylau. Nous avions parcouru le champ de bataille de l'Alma : les morts y étaient clair-semés, pas un blessé n'était resté sur le terrain. A Inkermann, vingt-quatre heures après la fin du combat, on n'avait pu dégager encore les mourants des amas de victimes sous lesquels ils râlaient étouffés. Une batterie qui surplombait la plaine avait été un des points les plus vivement disputés; les vaiqueurs la nommèrent « la batterie de l'abattoir. » Les Russes y avaient été tués par milliers; mais ils n'avaient pas péri sans vengeance. L'armée anglaise surtout avait

fait des pertes énormes; elle sembla comme anéantie par son triomphe. A partir d'Inkermann, presque tout le poids de la lutte retomba sur nous. Blessée dans son orgueil, arrêtée soudain dans son élan, la Russie avait proclamé la guerre sainte. Nous avions vu les nouveaux bataillons russes, introduits à notre insu dans Sébastopol, en sortir bénis par les popes et se ruer, ivres de foi religieuse et d'enthousiasme, sur l'envahisseur; peu s'en était fallu qu'ils ne nous rejetassent à la mer. Le danger auquel nous venions d'échapper frappa tous les esprits; chacun comprit instinctivement que le temps des coups de main était passé. Afin de poursuivre avec une sécurité suffisante les opérations du siége, il fallait avant tout s'affermir sur la défensive, grossir son effectif, couvrir le camp par des retranchements, en un mot se mettre à l'abri de tentatives semblables à celle qu'on venait de repousser. Ce fut la seconde période de la campagne.

Cette période sera l'éternel honneur de la marine française. Il ne s'agissait plus seulement d'entretenir la petite armée que nous avions débarquée en Crimée; il fallait faire affluer dans cette presqu'île, par un courant continu,

les hommes, les chevaux, les munitions, les vivres. En quelques mois, toute notre flotte fut sur pied. Les navires à vapeur nous manquaient encore; nos vaisseaux à voiles, montés par des équipages qu'on avait réduits de moitié, s'élancèrent vers Kamiesh en accomplissant des tours de force qui ne laissèrent peut-être indifférent que notre pays. Les Anglais ne s'y trompèrent pas; ils admirèrent cette audace et cette activité. Jamais notre marine ne s'était montrée à eux avec tant d'avantage. Le sentiment du danger public avait doublé nos forces, et notre corps d'officiers, choisi, peu nombreux, rompu au métier par une constante pratique, était peut-être le premier corps d'officiers qui fût alors au monde : à coup sûr, il était le plus exercé. On ne se souvient plus de l'effroi qu'inspirait la mer Noire aux anciens navigateurs; nous l'avons si souvent traversée, dans tous les sens et dans toutes les saisons, que nous avons fait oublier son renom sinistre. Avant l'expédition de Crimée, les compagnies d'assurances la tenaient pour une des mers les plus dangereuses du globe. On n'eût jamais admis que des vaisseaux à voiles la pussent impunément sillonner en hiver; on se fût surtout refusé à croire que des

escadres songeassent à rester mouillées sur les côtes de Crimée au delà du mois d'octobre. Le salut de l'armée nous en faisait cependant une loi. Si les flottes s'éloignaient, l'hiver aurait bientôt vengé la défaite d'Inkermann. Tel était l'espoir des Russes, habitués à compter sur leur climat.

Chaque expédition maritime a eu sa tempête. L'expédition d'Alger a failli sombrer dans la baie de Sidi-Ferruch; mais qu'était ce coup de vent d'été auprès de l'ouragan qui se déchaîna sur les flottes alliées le 14 novembre 1854? Vers huit heures du matin, le vent s'éleva du sud; il fraîchit graduellement en tournant à l'ouest. La mer à midi était énorme. Les navires de commerce passaient à la dérive le long du *Montebello*, qui tenait ferme sur ses ancres. Le rivage se couvrait derrière nous de cadavres et de débris. Au mouillage de la Katcha, les navires de guerre eux-mêmes étaient en péril; les uns se voyaient contraints de couper leur mâture pour éviter d'aller à la côte, d'autres s'abordaient, plusieurs perdaient leur gouvernail: c'était un pêle-mêle affreux, un enchevêtrement incroyable. A la même heure, le *Henri IV*, le *Pluton* et un vaisseau turc étaient jetés sur la

plage d'Eupatoria. La tourmente heureusement fut courte, elle passa comme un tourbillon sur la flotte, la laissant en partie désemparée.

Peut-être eût-ce été pour les Russes le moment de faire sortir leurs vaisseaux du port, ils nous eussent trouvés dans une singulière confusion; mais pour mettre leur flotte dehors il leur eût fallu la réarmer. Rappeler les équipages à bord des bâtiments, c'était anéantir la défense de la place; Sébastopol n'eût plus eu de remparts le jour où les matelots auraient manqué pour y servir les pièces. L'ennemi resta fidèle au plan qu'il avait adopté. L'attrait d'une tentative hardie et pleine d'éclat pouvait le séduire; il préféra réparer les brèches que le coup de vent avait faites à son estacade. Quatre vaisseaux et trois frégates furent employés à créer un second barrage intérieur. Le sacrifice de la flotte était depuis longtemps arrêté en principe, on voulait que ce sacrifice sauvât au moins l'arsenal. Il est vrai qu'on allait ainsi simplifier singulièrement le blocus. Nous n'avions plus que six vaisseaux russes à surveiller; nous prîmes le parti de renvoyer en France tous nos vaisseaux à voiles, et nous ne gardâmes sur la côte de Crimée que des vaisseaux à hélice. L'amiral Hamelin ar-

bora son pavillon sur une frégate à vapeur; l'amiral Bruat fit entrer le *Montebello* dans le port de Kamiesh. Quand le *Montebello* eut suffisamment éprouvé ce mouillage, d'autres vaisseaux vinrent y prendre place à ses côtés. Les Anglais se réfugièrent dans la baie de Kazatch, baie voisine, plus ouverte, mais presque aussi sûre. Deux services distincts occupèrent alors la marine : un détachement d'élite monta la garde devant Sébastopol, le reste des flottes se dévoua sans réserve à la tâche laborieuse d'approvisionner l'armée.

# CHAPITRE V

L'AMIRAL BRUAT PREND LE COMMANDEMENT DE L'ESCADRE FRANÇAISE. — SOUFFRANCES DE L'ARMÉE. — DÉVOUEMENT DE LA MARINE. — LE GÉNÉRAL PÉLISSIER SUCCÈDE AU GÉNÉRAL CANROBERT.

---

Le vice-amiral Hamelin avait été promu au grade d'amiral, juste récompense d'un grand service rendu avec le plus loyal dévouement. Il y a double mérite à contribuer si bien au succès d'une opération quand on n'a cessé de la déconseiller et d'en montrer avec insistance les périls. La dignité d'amiral ne se prêtait pas à un rôle secondaire, et le rôle principal devait appartenir désormais à l'armée. Le 24 décembre, l'amiral Hamelin remit le commandement en chef au vice-amiral Bruat ; le lendemain matin il partait pour Constantinople. Le vice-

amiral Dundas venait d'être également remplacé par le contre-amiral Lyons. Les gouvernements déçus dans des espérances trop promptes fondent toujours un certain espoir sur l'emploi d'hommes nouveaux; mais l'instabilité du commandement est un pauvre remède, bien que ce remède plaise généralement à la foule. La situation dont nous héritions n'était pas de celles dont on sort par un trait de génie; elle demandait beaucoup de persévérance.

Les tranchées étaient inondées, et la construction des nouvelles batteries avançait lentement. Les travaux de l'ennemi nous commandaient cependant de nous hâter. Les Russes, quand nous ne marchions pas sur eux, marchaient sur nous. Plusieurs de leurs ouvrages prenaient déjà les nôtres en écharpe. Les transfuges nous parlaient, il est vrai, du découragement qui régnait dans la place. A les en croire, la ville ne résisterait pas à un assaut. Les soldats étaient mal nourris, mécontents, harassés de fatigue. Les marins, mieux soignés par leurs officiers, souffraient surtout du feu violent auquel on les tenait constamment exposés. On citait des équipages de 1000 hommes qui se trouvaient déjà réduits à 250. On ne voit à la

guerre que ses propres misères ; combien de fois s'est-on retiré devant un ennemi qui se disposait à céder ! Les déserteurs exagéraient sans doute les facilités que rencontrerait un assaut ; ils ne nous trompaient pas quand ils nous entretenaient de la détresse qui régnait dans Sébastopol. Si une des deux armées devait user l'autre, c'était à coup sûr l'armée qui restait maîtresse absolue de la mer. Les ressources qui affluaient à son camp par ce chemin facile lui donnaient une puissance de résistance et de renouvellement bien supérieure à celle de l'armée ennemie. Nos pertes cependant étaient considérables. Dans le seul mois de novembre, on avait évacué sur les hôpitaux de Varna et de Constantinople 5000 blessés ou malades ; mais c'était déjà beaucoup de pouvoir les évacuer. Les ambulances russes se remplissaient aussi vite que les nôtres, elles ne se vidaient pas aussi aisément. Souffrir patiemment dans l'espoir que l'ennemi souffrirait davantage, tel était le caractère que tendait à prendre cette lugubre campagne dépourvue de l'émotion des combinaisons stratégiques : lutte toute nouvelle pour des soldats qu'on avait jusqu'alors cités pour leur élan bien plus que pour leur

résignation ! L'épreuve était dure, elle fut victorieusement soutenue ; elle le fut d'une façon si complète, qu'il fallut bien admettre que, sous l'influence de nos grandes institutions militaires, le tempérament de notre armée s'était en quelque sorte modifié. On ne pouvait se refuser désormais à inscrire à côté de la furie française cette vertu non moins rare, la patience française. C'est de cette époque que date la sympathie qui n'a cessé de nous unir à l'armée. Nous aimâmes le soldat pour les souffrances que nous le voyions si héroïquement endurer ; il nous aima parce que nous compatissions à ses maux.

Chez nos alliés, la fusion morale des deux armes ne s'opéra pas si aisément. Le marin anglais conserve presque involontairement vis-à-vis des soldats de la reine une morgue qui touche de bien près au mépris. Il les assiste, il est vrai, dans leur détresse, mais la fourmi ne viendrait pas autrement au secours de la cigale. Que de fois j'ai entendu reprocher à ces pauvres diables, *the most helpless fellows*, disait-on, de se laisser mourir de froid et de faim par insouciance ! Ils mouraient en effet par centaines, victimes des privations, victimes d'un climat

rigoureux, et les quais de Balaklava étaient encombrés d'objets de campement et de vivres. Ces braves Teutons, brusquement sevrés des douceurs de la caserne, ressemblaient à des enfants qui ne sauraient se passer de leur nourrice. Nos malheurs ont aigri nos jugements. On a beau jeu aujourd'hui pour célébrer les prétendues vertus des armées étrangères; mais, j'en atteste les souvenirs de tous les officiers qui ont fait la campagne de Crimée, si l'on pouvait nous tenir ce langage à Varna, qui eût osé vanter d'autres troupes que les nôtres quand nous étions sur les plateaux de la Chersonèse? Aux yeux de nos alliés, aux yeux de nos ennemis, nous apparûmes alors, suivant une heureuse expression que j'ai retenue, bien moins comme des soldats que comme « les véritables dieux de la guerre. »

Il fallut s'adresser aux Turcs pour faire approvisionner le camp anglais. Le Turc devint la bête de somme de nos alliés. L'Anglais était riche; il n'eût pas compris qu'on hésitât à le servir quand il se montrait si bien disposé à payer. Ajoutons que le prix de cette assistance était la seule solde perçue par le contingent ottoman. Le fidèle Osmanli cependant ne mur-

murait pas. « Le sultan, disait-il, nous payerait, s'il avait de l'argent. » Le soldat turc a de grandes vertus militaires. Le jour où on lui donnerait pour le commander des officiers instruits et sensibles au point d'honneur, il pourrait étonner encore le monde. Ce qui manque à l'armée ottomane, ce ne sont pas les soldats, ce ne sont pas même les généraux : c'est l'officier subalterne. La classe moyenne est inconnue dans l'organisation militaire de la Turquie, parce qu'elle n'existe pas dans la société turque. Une réforme sociale pourrait seule donner à l'armée du sultan des officiers qui méritassent plus de confiance.

Malgré le vice si grave inhérent à sa constitution, cette armée n'en avait pas moins arrêté les masses russes qui croyaient arriver sans obstacle jusqu'à Constantinople. Elle les avait arrêtées pendant que l'Europe surprise délibérait encore. Sa présence sur les bords du Danube avait suffi pour couvrir la route de la capitale; on crut pouvoir lui donner une autre destination le jour où les Autrichiens vinrent occuper les principautés. Le gouvernement de la Porte fit alors passer de nouveaux bataillons en Crimée, et ce fut Omer-Pacha, tout resplendissant de

l'éclat de sa dernière campagne, qui reçut l'ordre de se mettre à leur tête. Les soldats que nous avions emmenés de Varna se trouvèrent ainsi soustraits au rôle humiliant qui leur avait été réservé. Ils suivirent à Eupatoria le seul chef qui paraisse en Turquie s'être préoccupé du bien-être de ses troupes, et qui, grâce à cette sollicitude, les a toujours trouvées fidèles à l'heure du danger.

Les armées alliées avaient cruellement souffert en décembre ; elles n'avaient pu prévoir ce qu'elles souffriraient en janvier. En décembre, il n'était point tombé de neige. Le 4 janvier de l'année 1855, la première couche blanche couvrit la terre. Les grandes tentes, les sabots, les peaux de mouton, toutes ces précautions tardives sur lesquelles on comptait pour passer l'hiver, manquaient encore. Le bois de chauffage fit aussi défaut, les ceps de vigne, les taillis de chênes avaient été consumés. On avait fouillé le sol pour en arracher les racines, dépecé les navires que la tempête jetait sur le rivage. On n'avait respecté que les croix plantées sur les tombes. Des détachements erraient sur la plage, attendant que le flot y apportât quelque débris. On ne pouvait songer à allumer des

feux pour se garantir du froid, car on n'en pouvait pas même entretenir pour cuire les aliments. J'ai vu un canot de guerre s'échouer à l'entrée de Kamiesh ; dix minutes après son échouage, il n'en restait plus une planche : une nuée de soldats s'était abattue sur cette épave et l'avait déchirée. Tout ce qui s'en allait du bord à la dérive avait le même sort. Quand on racontait ces larcins au général en chef, non pas certes pour s'en plaindre, mais pour essayer de faire naître un sourire sur des lèvres qui ne souriaient plus depuis longtemps, on n'obtenait que cette réponse, dans laquelle se révélaient toutes les angoisses du commandement : « Les pauvres gens ! comme ils doivent souffrir ! » Ceux qui souffraient surtout, c'étaient les soldats qui, de garde dans les tranchées, assaillis chaque nuit par les sorties des Russes, attendaient l'ennemi les pieds dans la boue, et n'osaient pas même quitter sous la tente leurs chaussures endurcies par le froid. Ceux-là tous les matins arrivaient sur des fourgons ou des cacolets à Kamiesh; c'était le « convoi des pieds gelés. » On les expédiait par milliers à Constantinople. La douleur, la crainte, s'ils survivaient, de rester estropiés, leur arrachaient des larmes. Je ne crois pas que

jamais spectacle plus lamentable ait été offert à notre compassion. On ne pouvait d'ailleurs écarter cette idée sombre : où s'arrêteraient les ravages du froid ? Ce qui tue un homme peut tuer une armée, quand toute l'armée est soumise aux mêmes intempéries.

Le 8 janvier, il y eut dégel, mais le 13 la neige recommençait à tomber. Le vent l'accumula dans les tranchées. Ce ne fut que le 18 que l'on put reprendre les travaux, car les travaux se poursuivaient sous la pluie, sous la neige, en dépit de la gelée. 207 pièces étaient déjà en batterie, et l'on creusait la troisième parallèle. 3500 hommes gardaient les tranchées ; 1200 se tenaient en réserve. Ce n'était là qu'une portion du siége divisé en deux attaques. Nous nous étions chargés de l'attaque de gauche, l'attaque de droite avait été confiée aux Anglais, et le hasard leur avait donné la clé de la situation. On s'était acharné jusqu'alors à s'approcher du mur crénelé qui reliait, en guise de courtine, deux des bastions primitifs de la place. On avait cru qu'en renversant un pan de cette muraille on pénétrerait sans peine dans Sébastopol; mais la défense avait, de son côté, mis le temps à profit. En avant du mur crénelé, elle

avait jeté ses embuscades ; en arrière, elle avait étagé batteries sur batteries. Ce terrain qu'on s'obstinait à conquérir pouce à pouce, que chaque nuit arrosait d'un sang généreux, ne conduisait plus qu'à une barrière infranchissable. On finit par comprendre que l'issue du siége était ailleurs. Le mamelon que couronnait la tour Malakof attirait depuis quelque temps tous les regards ; maître de ce point dominant, on devait être maître de la ville. Les Anglais n'avaient pas un effectif en rapport avec l'importance de la tâche qu'ils avaient assumée. Ils nous cédèrent cette attaque décisive, et les Russes virent bientôt avec étonnement trois mille travailleurs pousser la tranchée vers l'importante position qui n'avait encore été canonnée que de loin.

Si l'on eût pu sortir de la presqu'île Chersonèse autrement que par la victoire, le moment eût été mal choisi par l'armée française pour accepter ce surcroît de besogne. Le bois avait d'abord manqué ; maintenant c'était le fourrage, les attelages disparaissaient à vue d'œil. La marine heureusement sauva tout. Aucune mission ne lui parut indigne de son dévouement. On vit, par cet hiver rigoureux, des vais-

seaux qui portaient autrefois cent canons, d'autres qui avaient encore en tête de mât un pavillon de contre-amiral, arriver devant Kamiesh chargés de balles de foin. La neige tombait toujours, mais les vaisseaux apportaient le moyen de s'en préserver. Ce n'était plus pour le soldat que les frimas étaient à craindre ; c'était pour le marin, qui partait de tout temps, traversait à toute heure les détroits, se hâtait sans être arrêté par la nuit ni par la tempête. Tous les navires ne sortirent pas intacts de ces épreuves. La frégate *la Sémillante* disparut dans les bouches de Bonifacio, sans qu'un seul des hommes qui la montaient survécût pour venir raconter ce désastre. La marine avait le juste sentiment de ses responsabilités, la plus grande était de secourir l'armée qui mourait devant Sébastopol.

Vers la fin du mois de février, il y avait environ 85 000 Français en Crimée, 18 000 Anglais et 25 000 Turcs. L'armée russe comptait à peu près 100 000 hommes. Les forces étaient si également balancées que les opérations du siége devaient nécessairement traîner en longueur. Ce n'était plus, à proprement parler, un siége, c'était une succession de combats soute-

nus la pioche à la main. Deux camps retranchés se trouvaient en présence; ils poussaient leurs têtes de sape et leurs mines souterraines l'une vers l'autre. Le principal effort des assiégeants s'était transporté de la gauche à la droite; les assiégés avaient couru en force de ce côté. Pour aller jusqu'à Malakof, il fallait maintenant passer par le mamelon Vert. L'ennemi avait fait de cette colline un de ses ouvrages avancés. Il y avait amené du canon, et gênait considérablement nos approches. Nous devions creuser nos parallèles dans un tuf que la bêche réussissait à peine à entamer, et qui ne couronnait nos parapets que de pierres presque aussi dangereuses que les projectiles. Le terrain qui entravait nos travaux rendait aussi ceux de l'ennemi plus pénibles; mais l'ennemi avait de moindres courbes à décrire, puisqu'il se trouvait à l'intérieur du cercle dans lequel nous tendions à l'envelopper. La nature du sol lui offrait d'ailleurs une compensation. Au lieu de talus inclinés qu'auraient pu gravir aisément nos colonnes, chaque ouvrage nous opposait une escarpe naturelle. Les Russes, en approfondissant leurs tranchées, avaient taillé cette escarpe droite et raide dans le roc.

Le mois de mars était venu. Nous pouvions nous considérer comme quittes envers l'hiver; la situation n'en était pas moins critique. Les Russes étaient parvenus à faire passer l'offensive de leur côté; ils ne cessaient d'assaillir nos travaux, encore à l'état d'ébauches. Les masses qu'ils employaient dans ces sorties en faisaient de véritables batailles. Le découragement nous gagnait peu à peu. Nos bataillons d'élite, dont on était tenté d'abuser, parce qu'ils réussissaient là où de moins vaillantes troupes auraient échoué, se fondaient avec une rapidité désespérante. Quand on leur montrait ces beaux vaisseaux à l'ancre devant Kamiesh, qui devaient les ramener triomphants dans la patrie, les plus braves soldats haussaient les épaules. « Des vaisseaux! disaient-ils, allons donc! des chaloupes suffiront. » Dans la nuit du 23 mars, nos tranchées furent envahies; celles des Anglais furent un instant abandonnées par leurs défenseurs. Nous nous trouvâmes pris à revers. Le terrain nous resta toutefois; mais à quel prix! Près de 800 hommes étaient étendus sur le champ de bataille. On avait lutté corps à corps, à coups de baïonnette, à coups de crosse, à coups de pierres, dans l'obscurité profonde, distinguant à

peine ses amis de ses ennemis, pendant que le canon russe tirait à l'aveugle et empêchait l'assaillant de reculer. Le lendemain, il fallut un armistice pour enterrer les morts. Cette boucherie marqua heureusement le point culminant de la résistance. A dater de ce moment, les voies de la mer se trouvant aplanies, celles de terre étant dégradées par le dégel, nous prîmes tout à coup sur l'ennemi une avance considérable. Les renforts nous arrivèrent en foule; l'armée russe ne se recruta plus avec la même énergie. Les Anglais, le 29 mars, avaient reporté leur effectif à 22 000 hommes; l'armée française comptait 102 000 rationnaires.

Les soldats, si on laissait aller les choses à leur guise, traiteraient peut-être plus vite que les cabinets. Il y a dans la guerre des phases qui finissent par lasser les plus rudes courages. Lorsqu'on apprit au camp la mort de l'empereur Nicolas, le bruit d'une paix prochaine y trouva facilement créance. Le soldat français est sans fiel; sa haine, essence légère, s'évapore au premier souffle. Si l'on peut lui adresser un reproche, c'est précisément de faire de la guerre un jeu et de n'y point apporter une passion assez forte. Il sera toujours prêt à se battre pour une question

d'amour-propre; on ne saurait le passionner pour une question d'équilibre. Dites-lui : « Il y va de l'honneur de l'infanterie française! » il se jette en avant, comme un coursier nerveux, il a senti l'éperon; mais n'essayez pas de lui faire longtemps comprendre que pour la sécurité de l'Europe Constantinople doit appartenir aux Turcs. Il ne trouvera pas dans cette convenance politique une raison suffisante d'éterniser la lutte.

Bien des causes, il faut le dire, contribuaient en Crimée au marasme général. De nouveaux bataillons y arrivaient sans cesse. Ils apportaient au milieu de troupes découragées le joyeux enthousiasme de l'entrée en campagne; mais le choléra, presque éteint depuis notre départ de Varna, semblait se réveiller à ce bruit inaccoutumé. Il prélevait sa dîme sur nos renforts. Il y avait cemme une acclimatation nécessaire pour tous les corps qui débarquaient à Kamiesh. Lorsqu'on était acclimaté, lorsqu'on avait payé sa dette au fléau et sa part au canon, on se trouvait ramené par une pente insensible au niveau des premiers occupants : on désirait la paix, on la désirait pour jouir des honneurs obtenus et du doux souvenir des dangers bra-

vés; on la désirait surtout parce qu'on n'entrevoyait pas la fin du siége. Quelques âmes fortement trempées réagissaient seules contre cette tendance. Chez certains officiers, le sentiment religieux avait pris une teinte résignée et mystique; le découragement ne pouvait les atteindre. D'autres puisaient leur énergie dans une sorte de fermentation guerrière. Militaires par tempérament, ils ne songeaient qu'au bonheur d'avoir échangé pour ces glorieux périls le service monotone des garnisons. Quelques-uns, — je les pourrais citer, — relisaient Plutarque ou Virgile. Ils se sentaient instinctivement sur le terrain où germent les grands hommes, les leçons du collége leur revenaient en mémoire, et leur héroïsme se maintenait presque sans effort dans les régions épiques. Tout ce qu'il peut y avoir de noble dans le cœur humain s'exaltait ainsi en face de la mort toujours présente, et cependant le sentiment général eût pu se traduire par ces mots que je trouve inscrits dans un journal du siége à la date du 5 avril: « bruits de paix; — attente et maladie partout. »

Des conférences diplomatiques s'étaient ouvertes à Vienne. Pour en hâter le résultat, l'ordre arriva de rouvrir le feu et de presser les

opérations avec une nouvelle vigueur. *Do'nt dream upon the peace*, écrivait-on aux généraux anglais. « Ne songez qu'à prendre Sébastopol », mandait-on aux nôtres. La Russie n'était pas assez humiliée pour qu'on pût lui demander l'abdication de ses espérances ; notre suprématie militaire n'était pas assez affirmée pour que nous pussions nous montrer conciliants. Les puissances occidentales ne voulaient pas que tant de sang eût été versé en pure perte, et qu'un arrangement prématuré laissât en question l'existence de l'empire ottoman. Cette ténacité était sage. Il ne faut pas s'engager légèrement dans une guerre; mais il ne faut pas non plus, au premier incident, brusquer la paix sans trop regarder aux conditions. Les paix hâtivement conclues ne sont que des trêves pendant lesquelles les intérêts égoïstes se consultent et les alliances les plus nécessaires se dissolvent. Cette question des alliances la politique française l'a généralement négligée ou tenue pour secondaire ; l'Angleterre n'y a jamais été indifférente. L'activité de sa diplomatie nous a presque autant servis pendant la campagne de Crimée que l'intrépidité de ses troupes. Nous lui avons dû l'isolement de la Russie, bien que cette puis-

sance possédât la sympathie secrète de la Prusse et celle à peine dissimulée des États-Unis; nous lui avons dû également la fidélité de l'Autriche et le concours inespéré du Piémont.

Nul, à coup sûr, ne s'était attendu à voir le Piémont se mêler de cette querelle. Les Piémontais y intervinrent, il est vrai, à titre d'auxiliaires plutôt que de belligérants, comme auraient pu le faire les bandes suisses au moyen âge. Nous avions pour réparer nos pertes une source intarissable. Les Anglais ne savaient plus comment recruter leur armée. Débarqués 28 000 à Old-Fort, ils avaient reçu depuis le mois d'octobre 10 000 hommes. Sur ces 38 000 soldats, 16 000 avaient disparu. Le gouvernement de la reine aurait volontiers renouvelé contre la Russie la vieille guerre des subsides; il ne pouvait improviser une armée nationale. Après avoir appelé à eux tous les contingents que l'empire turc avait pu leur fournir, nos alliés pressèrent le gouvernement sarde d'envoyer un corps d'armée en Crimée; 10 000 hommes, commandés par le général de La Marmora, s'embarquèrent à Gênes pour Constantinople. L'annonce de ce départ nous

parvint en même temps que les ordres qui nous prescrivaient un effort énergique.

Quatre cents bouches à feu, approvisionnées à 700 coups par pièce, s'apprêtaient à tonner. C'est un grand jour que celui de l'ouverture du feu. Tout dépend des premiers moments. Celui des deux adversaires qui prend l'avantage le conserve presque infailliblement. Il tient l'ennemi sous son canon, l'empêche de réparer les parapets et les embrasures dégradés, le châtie dès qu'il fait mine de reprendre l'offensive. Le 9 avril, par une matinée pluvieuse, l'armistice tacite qui depuis deux mois laissait nos batteries silencieuses fut soudainement rompu. La ligne qui coupait en travers la presqu'île se couvrit d'un bout à l'autre de fumée. Un feu roulant gronda sur quatre lieues d'étendue. A midi, notre supériorité était établie ; c'était une victoire. Quels en seraient les fruits ? Allait-on cette fois jeter nos colonnes hors de la tranchée et enlever à l'escalade les remparts de Sébastopol? Il n'y avait que les nouveaux débarqués qui pouvaient nourrir de pareilles illusions. Les ouvriers de la première heure appréciaient mieux la portée du succès obtenu. Les sapeurs, arrêtés dans leurs travaux, pouvaient désormais les

poursuivre ; voilà ce que nous avions gagné. A la distance où nous étions encore de la place, toute attaque de vive force était impossible. Il fallait cheminer patiemment, régler notre tir et ménager nos munitions de façon à pouvoir toujours soutenir nos travailleurs. Dans ce combat d'artillerie, il ne s'agissait en définitive que d'une chose, savoir à qui resterait le dernier mot. Il resterait non pas au plus impétueux, non pas au plus vaillant, mais à celui qui approvisionnerait le mieux ses batteries, en réparerait le plus vite les dégâts et maintiendrait son feu le plus longtemps.

Cette solution prosaïque fut un désenchantement amer pour bien des esprits. Un siége cependant a ses lois, ses nécessités, qu'on ne peut impunément méconnaître. Mieux vaut les envisager d'un œil ferme que se lancer à l'aventure dans des combinaisons qui ne font que retarder ou troubler l'opération principale. Ce qui distinguait le siége de Sébastopol de tous les autres, c'est que l'ouverture de la tranchée n'avait pas été précédée d'un investissement. On n'avait pas devant soi une place entourée de toutes parts, dont on pût supputer les ressources, et qu'on fût certain d'avoir par épuisement, si on ne l'en-

levait par un coup d'audace. L'idée d'investir Sébastopol commença donc à se faire jour. On ébaucha des plans de campagne qui trouvèrent grande faveur chez le soldat, mais qui, de l'avis des juges les plus compétents, n'avaient aucune chance de réussite. Nos alliés, de leur côté, proposèrent d'affamer la place en coupant par des expéditions maritimes la plupart des avenues qui y conduisaient des vivres. On céda sans conviction à leurs vœux.

Le 3 mai, 12000 hommes partirent pour Kertch, embarqués sur les deux escadres. Le 6, ils revinrent à Kamiesh; un contre-ordre les avait arrêtés en route. L'idée de faire campagne, de déboucher par Yalta sur les derrières des Russes, avait pris le dessus. Au lieu de se disséminer, on voulait se concentrer. En réalité, on ne savait plus ce qu'on voulait, car trop de volontés devaient concourir au même but pour qu'il fût possible de les maintenir d'accord. Les expéditions combinées traversent inévitablement ces périodes d'hésitations, jusqu'au jour où quelque esprit absolu vient les faire cesser. Cet esprit absolu se trouva. Il s'enferma dans un projet unique, et aucune objection, aucun murmure, aucun ordre, ne parvinrent à l'en faire sortir.

Quand, le 19 mai 1855, le général Canrobert se démit, avec une noblesse bien rare dans l'histoire, de ce commandement en chef qu'il avait glorieusement exercé, le siége de Sébastopol entra dans une phase nouvelle. Nous avons vu, onze ans plus tard, le général Grant, campé devant Richmond, écrire à ses amis qu'il réduirait les armées du Sud « en les pulvérisant ». Le général américain n'avait fait que profiter de nos leçons. Il définit alors d'un seul mot le système de guerre qu'avait inauguré le général Pélissier. Ce caractère opiniâtre, en succédant au général Canrobert, compta ses soldats et ses ennemis; il ne compta plus ses pertes.

---

# CHAPITRE VI

EXPÉDITION DE KERTCH ET DE LA MER D'AZOF. — LES TCHERKESSES D'ANAPA.

Les Anglais n'avaient pas été sans influence sur la nomination du nouveau commandant en chef. Il fallait donner un gage à la bonne entente ainsi rétablie. On reprit cette expédition de Kertch à laquelle nos alliés paraissaient attacher un vif intérêt, et dont l'avortement leur avait causé un extrême dépit. Le plus grand service que nous aient rendu les Anglais pendant la campagne de Crimée, — je ne parle pas des services politiques, — c'est d'avoir constamment éclairé notre route. Grâce aux renseignements qu'ils se procuraient à tout prix, nous n'avons

que rarement marché à l'aveugle. En partant pour Kertch, nous avions déjà des plans très-exacts du détroit de Jénikalé et de la mer d'Azof. Le point de débarquement était fixé. La seule incertitude qui planât sur l'expédition provenait de l'ignorance où nous étions encore des dispositions des Russes et de l'effectif des troupes qu'ils comptaient nous opposer. Quelle résistance allaient rencontrer nos soldats? Ne nous exposions-nous pas à créer un second centre d'opérations qu'il faudrait approvisionner de la mer et alimenter par de constants renforts? C'étaient là des réflexions qu'il eût fallu faire avant le départ. Quand le moment de débarquer fut venu, il n'y avait plus qu'à s'étourdir, et on s'étourdit en effet. Les avisos reçurent les troupes qu'avaient transportées les vaisseaux; les embarcations les prirent à leur tour et les jetèrent, au nombre de 3000 hommes environ par voyage, sur la plage de la baie de Kamiesh (1).

Je n'oublierai jamais l'aspect riant de cette petite anse. On marchait à travers les sauges et les lavandes, dont le soleil de mai avait éveillé

(1) Il ne faut pas confondre la baie de Kamiesh, située à l'entrée du détroit de Kertch, avec le port de Kamiesh, que nous occupions à l'extrémité de la presqu'île Chersonèse.

les parfums; l'air était imprégné de senteurs aromatiques. Quel contraste avec cette atmosphère nauséabonde de Kamiesh, où l'on vivait au milieu des carcasses flottantes des bestiaux morts, où la brise de terre n'apportait du plateau d'Inkermann que l'exhalaison des cadavres! De la plage de Kamiesh au sommet de la colline, le terrain s'élevait en pente douce. Une villa toute blanche, fraîche et proprette comme ces constructions auxquelles l'ouvrier vient de mettre la dernière main, couronnait la hauteur. Avec son air de jeunesse et ses bosquets naissants, elle était, à elle seule, toute la gaieté du paysage; mais la guerre allait passer par là, et la pire de toutes les guerres, celle que font des armées coalisées. La charmante villa ne fut pas détruite, elle fut saccagée. Quand nous y pénétrâmes, nous n'y trouvâmes plus que des meubles brisés, des malles dont le contenu avait été répandu sur les parquets. Un blessé, vêtu de la longue capote grise des soldats russes, était accroupi dans un coin; il avait été frappé à la poitrine d'un coup de baïonnette. Je le fis transporter à l'ambulance; la pâleur de la mort était déjà sur son front. Le médecin voulut sonder la plaie. Le blessé écarta doucement la main qui

allait lui infliger une souffrance inutile. Son regard, à la fois résigné et suppliant, se fit aisément comprendre. Il ne demandait à ses ennemis que la faveur de mourir en paix. Des monceaux de cadavres, des amas de blessés gémissant ou râlant sur le champ de bataille, peuvent laisser jusqu'à un certain point l'âme insensible. La pitié ne sait où se prendre au milieu de ces débris sans nom, et l'individualité humaine disparaît en quelque sorte dans cette fourmilière écrasée. Ce ne sont plus des hommes qu'on a sous les yeux ; c'est bien de la chair à canon. Rien ne vient réveiller dans ce spectacle horrible le sentiment de notre importance et de notre immortalité. Sous ce rapport, l'aspect des champs de bataille est malsain. Il en est autrement, si nous découvrons à l'improviste, sous quelque buisson, dans un pli de terrain, un cadavre raidi par la convulsion dernière. L'idée de la souffrance, de la lutte suprême, du deuil des amis et des parents, vous saisit à l'instant ; vous vous sentez ému d'une compassion soudaine. En face de cette mort isolée, vous comprenez tout le prix de la vie et instinctivement vous avez maudit la guerre. Les plaines ensanglantées de l'Alma et d'Inkermann ne m'ont pas

causé l'émotion que j'en attendais. Je n'ai pu oublier encore le spectacle du soldat mourant de la baie de Kamiesh.

Les Turcs avaient les premiers escaladé la colline ; les Français et les Anglais ne tardèrent pas à les suivre. Ils trouvèrent le plateau dégarni ; les vedettes russes s'étaient empressées de battre en retraite. Une heure après, les batteries d'Ak-Bournou qui défendaient l'entrée du détroit sautaient en l'air. Les Russes ont la manie d'élever à grands frais des ouvrages formidables et de les détruire sans les défendre, souvent même avant qu'on ait songé à les attaquer. Les avisos alliés s'élancèrent dans la passe devenue libre et se portèrent vers Jénikalé. Pendant ce temps, le débarquement des troupes, des chevaux et de l'artillerie continuait ; il dura toute la nuit. Au point du jour, l'armée se mit en marche ; elle ne fit que traverser Kertch, évacué par l'ennemi. On s'attendait à rencontrer une vigoureuse résistance à Jénikalé ; une ligne de bâtiments embossés occupait toute la largeur du détroit, des ouvrages récents s'appuyaient à un vieux château qui leur servait de réduit. Cet appareil menaçant s'évanouit comme un fantôme. A l'appro-

che de nos troupes, les batteries volèrent en éclats, les navires s'abîmèrent dans les flots. Les Russes étaient depuis longtemps sur la route de Kaffa. Nous n'eûmes à lutter que contre l'incendie. A la porte d'une poudrière, on trouva un Tartare ivre-mort, endormi la mèche à la main. Si cette brute eût accompli son œuvre, Jénikalé ne nous aurait livré que des décombres.

Nous ne devions pas nous arrêter à l'entrée de la mer d'Azof; mais, pour y pénétrer, il fallait des navires d'un faible tirant d'eau. Les plus chétifs navires suffisaient heureusement pour répandre l'alarme jusqu'aux bouches du Don. Les villes de Berdiansk, de Marioupol et de Taganrog n'avaient pris aucune précaution pour repousser une attaque; elles vivaient sur la foi des défenses que nous venions de forcer. Ces immenses greniers se trouvaient, par la chute d'Ak-Bournou et de Jénikalé, à notre merci. Des cosaques irréguliers accoururent pour se joindre aux milices; ils arrivèrent au moment où nous nous retirions. La flottille anglo-française avait en quelques jours détruit des approvisionnements qui auraient pu préserver l'Europe entière de la famine.

Cette expédition fut vivement menée. Elle devait être sans résultat. Si l'on eût du même coup occupé la flèche d'Arabat et détruit sur la mer Putride le pont de Tchongar, on eût intercepté deux des routes par lesquelles se ravitaillait Sébastopol. Par la route intérieure, les *arabats* y auraient encore amené des munitions et des vivres. Aucun empire n'a, au même degré que la Russie, la puissance du transport; c'est un héritage des Huns et des Scythes. Après avoir eu le médiocre avantage d'exciter quelques clameurs contre l'imprévoyance du gouvernement russe, clameurs bientôt étouffées par la haine qu'inspirèrent nos ravages, nous nous trouvâmes embarrassés d'une occupation qui devenait sans but. Il fallut laisser à Jénikalé un corps de troupes et une station navale, élever des retranchements, maintenir des communications difficiles et constantes avec Kamiesh. La question capitale n'avait pas avancé d'un jour. La marine venait, il est vrai, de montrer une fois de plus sa décision et son activité; mais à la guerre, surtout dans une guerre aussi sérieuse que celle où nous étions engagés, les considérations d'amour-propre devraient être toujours secondaires: il n'y a

que les grandes opérations concentrées qui réussissent. Les coups d'épingles irritent une puissante nation, ils ne la réduisent pas. Quel profit matériel pouvait-on attendre d'une campagne qui privait les armées alliées, au moment d'un effort décisif, de 12 000 hommes auxquels l'ennemi ne daigna pas même opposer un régiment? Quel profit moral pouvait-on s'en promettre, quand un signal resté célèbre dénonçait en ces termes la conduite des alliés que nous avions imprudemment couverts de notre drapeau: « *the Turks are plundering and murdering in Kertch*; les Turcs se livrent au pillage et au meurtre dans Kertch? » L'agitation des esprits engendre souvent en campagne plus d'une combinaison qui s'impose, alors même que le chef intérieurement la désapprouve. Cette agitation, il ne faut pas s'y tromper, n'est qu'un des modes du découragement. De tous les murmures qui peuvent importuner et troubler le commandement, c'est assurément le plus funeste.

Si nous disséminions nos attaques, les Russes tombaient dans un autre travers; ils ne résistaient sur aucun point. Au seul bruit d'une démonstration dirigée contre Anapa, ils avaient

ruiné les fortifications de cette place, et n'avaient pas hésité à livrer toute la côte de Circassie aux Tcherkesses. Nous vîmes les principaux chefs de ces tribus guerrières lorsque, après avoir assuré l'occupation de Kertch, nous nous présentâmes devant Anapa; c'est le plus bel échantillon de la race humaine que j'aie rencontré. Un corps souple et nerveux, des extrémités délicates, des traits accentués sans dureté, formaient un ensemble où la majesté le disputait à la force. On avait peine à comprendre que cette race d'un ordre si supérieur fût destinée à subir le joug étranger; mais l'islamisme l'avait tenue en dehors des progrès de la civilisation, et elle devait fatalement succomber. Si elle n'avait pas subi cette influence délétère, si elle avait eu les initiateurs que Pierre le Grand attira en Russie, ce n'est pas son indépendance qu'elle eût conservée, c'est l'empire du monde qu'elle eût disputé aux races latines et aux races germaines.

L'aspect fier et martial des Tcherkesses d'Anapa pouvait éveiller nos sympathies; il ne pouvait nous faire illusion : nous n'avions sous les yeux que les ruines d'une nationalité. Le drapeau russe ne devait pas tarder à reparaître

sur les rives de la mer Noire, l'armée de Mouravief s'apprêtait à prendre en Asie une éclatante revanche des revers que nous préparions en Europe à l'armée du prince Gortchakof. Incapables de tenir la campagne contre des troupes qui leur étaient infiniment supérieures, les Turcs, auxquels était confiée la défense des provinces asiatiques, avaient été contraints de se renfermer dans Kars. Omer-Pacha ne nous prêtait devant Sébastopol qu'un concours humilié et par cela même stérile; il réclamait à grands cris une situation plus digne de la haute réputation qu'il s'était acquise au début de la guerre. C'était en Asie qu'il voulait aller. Il représentait qu'il était insensé de jouer le rôle d'assiégeant en Crimée quand on laissait écraser, sans leur porter secours, des provinces entières qui ne demandaient qu'à rentrer sous l'autorité du sultan. Les Anglais, qui sont une puissance asiatique tout autant qu'une puissance européenne, prêtaient une oreille complaisante à ces observations. Nous les accueillîmes avec moins d'intérêt; nous n'avions jamais eu, il faut le confesser, une foi bien vive dans les destinées de l'empire ottoman. La dernière de nos préoccupations était de lui res-

tituer sa grandeur. On n'écouta donc Omer-Pacha que trop tard. Quand on rendit au sultan la libre disposition de ses troupes, on ne fit que priver les armes ottomanes de l'honneur de contribuer à la prise de Sébastopol ; on ne sauva pas la ville de Kars. Omer-Pacha n'était pas assez fort pour marcher directement à l'ennemi ; il se perdit en manœuvres, et ne réussit même pas à détourner l'attention du général Mouravief. Cet échec, qui précéda de quelques mois à peine la conclusion de la paix, devait peu toucher la France. Il y avait longtemps que pour elle tout l'intérêt de la guerre était dans le résultat du grand siége. Grâce à l'énergique impulsion imprimée aux travaux par le général Pélissier, Sébastopol allait tomber avant Kars.

---

# CHAPITRE VII

ENLÈVEMENT DU MAMELON VERT. — ASSAUT INFRUCTUEUX DU 18 JUIN. — PRISE DE MALAKOF.

---

Le nouveau commandant en chef de l'armée de Crimée n'avait pas perdu de temps. Investi du commandement le 19 mai 1855, il ne s'était pas contenté, dès le 23, de faire embarquer 12 000 hommes pour Kertch ; il avait prescrit le même jour un assaut général sur les embuscades qui menaçaient notre gauche. Notre départ de Kamiesh avait été éclairé par les lueurs d'un combat formidable ; plus de 1000 hommes étaient restés sur le terrain. Le lendemain, retour offensif des Russes ; nouvel effort de notre part, le sang coule à flots. Nous nous

sommes rapprochés d'une centaine de mètres de la ville. Entre Kertch et Kamiesh s'échange un premier bulletin de victoire. Le succès du 23 n'était cependant qu'un des épisodes de cette guerre de chicanes nocturnes que nous faisions depuis huit mois. Le général Pélissier méditait un coup plus audacieux. Le 8 juin, vers quatre heures du soir, l'armée sort de ses tranchées et marche sur le mamelon Vert. A cet assaut inattendu, l'ennemi se trouble; son tir n'a pu arrêter nos colonnes. Une masse irrésistible envahit la hauteur. L'élan de nos troupes est tel, qu'elles eussent en ce jour emporté Malakoff, si l'on eût osé prévoir jusqu'où pourraient aller la surprise et la consternation des Russes. Quelques enfants perdus ont seuls, au mépris des ordres donnés, franchi l'enceinte que personne ne devait dépasser. Ils sont ramenés par les Russes. Une explosion soudaine ajoute à l'effroi qu'apportent avec eux ces fuyards. « L'ouvrage, s'écrie-t-on, est miné ! » Les vainqueurs n'essayent plus de garder leur conquête; ils se précipitent en désordre vers nos tranchées. Les réserves heureusement sont prêtes, elles s'avancent, et sous une grêle de boulets et d'obus retournent contre l'ennemi

les retranchements du mamelon Vert. Nous avons eu cette position au prix de 2500 hommes ; un cheminement méthodique nous aurait coûté davantage.

A ces deux attaques résolues et rapides, qui venaient de se succéder dans le court intervalle de quinze jours, les Russes durent s'apercevoir que notre système de guerre s'était profondément modifié. Notre faute à nous fut de ne pas comprendre que l'ennemi allait désormais se tenir sur ses gardes, que nous ne retrouverions pas deux fois l'avantage inhérent à un brusque changement d'allures. Les souvenirs de la guerre de la péninsule auraient pu nous rendre plus circonspects. Rarement nous y avions attaqué l'ennemi dans ses positions sans être repoussés ; mais parce que nous avions, après huit mois d'approches régulières, surpris les Russes par la plus imprévue des audaces, nous crûmes que nous allions désormais enlever tous les retranchements à la baïonnette. Nous nous préparions une cruelle déception.

L'expédition de Kertch était rentrée à Kamiesh ; tout semblait nous sourire : encore un effort, et Sébastopol était à nous. Malakof de-

vait être attaqué au point du jour. Le concours de la marine n'avait point été demandé ; cependant nos vaisseaux étaient prêts, et nous nous tenions attentifs. Dans la nuit du 17 au 18 juin, le canon ne cessa de gronder. A trois heures du matin, la fusillade se fit entendre ; elle prit bientôt des proportions énormes. Ce n'était plus un assaut, c'était une bataille. Peu à peu le feu se ralentit pour reprendre tout à coup dans différentes directions : à Malakof, au Grand-Redan, au ravin de l'Arsenal. A sept heures, il avait complétement cessé. Un billet du général en chef nous apprit le triste résultat que déjà nous pressentions. « Nous avons été repoussés, écrivait le général, mais *nous reprendrons du poil de la bête.* » Nos pertes en tués et blessés étaient considérables, 5000 Français et 1500 Anglais payèrent de leur sang cette journée. L'attaque avait eu lieu sans ensemble ; des fusées en devaient donner le signal, les colonnes s'élancèrent en voyant partir des bombes ou des fusées de guerre qu'elles prirent pour des fusées de signaux. Jamais nos troupes n'avaient été plus héroïques, leur échec les laissa découragées. Quand le soldat a la conscience d'avoir fait son devoir, il n'en reproche que plus amè-

rement l'insuccès au général. Le siége entrait pour la première fois dans une phase rétrograde ; ce fut précisément cette épreuve qui fit apparaître dans toute sa grandeur le caractère du nouveau commandant en chef.

Après l'assaut infructueux du 18 juin, les faiseurs de projets se donnèrent largement carrière. De tous côtés on rêva campagnes, non que l'on sût au juste quelle campagne on pouvait faire, mais parce qu'on était las du terrible siége. Le général Pélissier demeura inébranlable; son humeur bourrue contint les conseils, si elle n'empêcha pas les murmures. Retiré sous sa tente, comme un lion blessé au fond de son antre, il y ruminait sa vengeance; son esprit ne dévia pas un instant de la direction qu'il lui avait donnée dès le début. Il était dans sa nature de s'acharner à une idée simple. Au mois de mai, il avait annoncé qu'il prendrait la tour Malakof; au mois de juillet, c'était encore Malakof qu'il voulait prendre. Ce vieux chef, que l'échec irritait sans l'abattre, ne pouvait trouver qu'en lui-même la force de persévérer. Blâmé à Paris et à Londres, entouré de soldats mécontents, il lui fallait encore raffermir des alliés inquiets et cruellement frappés.

L'amiral Lyons venait de perdre son fils, atteint d'un éclat d'obus devant Sébastopol; lord Raglan se mourait du choléra. Pélissier restait seul debout pour faire face à tous ces malheurs. Lorsqu'on lui remettait le funèbre bulletin que, par un sinistre rapprochement, on avait surnommé « la gazette du soir, » il le parcourait d'un œil sec et donnait avec sa netteté habituelle ses ordres pour le lendemain. Entre tués et blessés, nous perdions environ 80 hommes par jour, et le 12 juillet nous étions encore à 300 mètres de Malakof. La pose d'un seul gabion coûtait parfois la vie à deux ou trois soldats. On s'étonne qu'on puisse obtenir de la nature humaine de pareils sacrifices; tel est pourtant l'effet de la discipline dans une armée sur laquelle plane une volonté forte : l'instinct de conservation peut murmurer, il n'oserait entrer en révolte.

Les Russes devaient ignorer ce qui se passait dans notre camp, ou l'effort désespéré qu'ils préparaient leur était commandé par une situation pire encore que la nôtre. Aucune sortie ne leur avait réussi; ils commettaient la faute d'en tenter une nouvelle. C'était s'exposer à nous fournir l'occasion d'un succès, et il ne fal-

lait qu'un succès pour relever le moral de nos troupes. Il est probable que l'ennemi se crut hors d'état de tenir plus longtemps contre un feu qui le cernait enfin de toutes parts; 60 batteries de siége à la gauche, 44 à la droite, atteignaient partout ses réserves, et ne laissaient pas dans la ville un point d'impunité.

Quand il s'agit de secret et de ruse, nous ne luttons pas à armes égales avec les races asiatiques. Inkermann avait éclaté sur nous à l'improviste; une surprise analogue s'apprêtait contre les lignes de la Tchernaïa. Nous étions dans une sécurité complète. Le général en chef avait passé toute une nuit et toute une journée hors du camp. Après s'être fait débarquer sur la côte de Yalta, il avait regagné son quartier-général par le col de Forous et la vallée de Baïdar. Tout était calme; nos piquets de cavalerie campaient sous les arbres, et n'avaient pas eu une seule fois à seller leurs chevaux. A l'extrême droite de nos lignes, les Piémontais, récemment arrivés, avaient ébauché à la hâte quelques retranchements. Cette précaution attira les regards du général en chef et obtint son approbation. La journée du 15 août suivit de près le voyage de Yalta. Les Russes atten-

daient cette date pour nous attaquer; ils savaient qu'à une journée de fête succéderait un relâchement de vigilance, en même temps qu'un sommeil plus profond.

Leurs colonnes se formèrent dans l'ombre et s'avancèrent en silence. « Rien de nouveau, » tel fut le rapport de la dernière ronde à quatre heures du matin. En ce moment, la fusillade éclata. Le général de Failly courut au pont de Traktir. « Tenez bon, dit-il au faible détachement qui gardait ce passage; tenez bon, et faites-vous tuer, s'il le faut, jusqu'au dernier. » Pendant ce temps les troupes renversaient leurs tentes et prenaient les armes; mais déjà sur vingt points à la fois les Russes, munis de ponts volants, franchissaient la rivière. Si jamais bataille dut être gagnée, ce fut celle que l'ennemi engageait dans de telles conditions. Malheureusement pour les généraux russes, qui se prodiguaient, les troupes marchèrent sans élan. Les vieux soldats qui avaient combattu à l'Alma et à Inkermann étaient devenus rares; c'était avec des recrues que la Russie continuait la guerre. Le jour, en se levant, éclaira une affaire décidée à notre avantage. L'artillerie arrivait, la cavalerie se massait dans la plaine. L'ennemi

fut bientôt repoussé sur toute la ligne; il couvrit les monts Fédioukine et le pont de Traktir de cadavres. Ses pertes furent évaluées à 6000 hommes; 2200 prisonniers restèrent entre nos mains. Nous n'avions eu que 8 bataillons engagés et 700 hommes hors de combat.

Après une pareille preuve de notre ascendant, les Russes ne pouvaient plus songer qu'à évacuer la place. Ils firent leurs préparatifs de retraite, et n'essayèrent même pas de nous les dissimuler. Un pont de radeaux composés de forts madriers unit les deux rives du port. Ce pont, nos boulets ne pouvaient encore l'atteindre. Il fallait néanmoins se hâter de s'en servir, car, tout en cheminant vers Malakof, nous poussions des batteries du côté de la rade. La garnison de Sébastopol devait craindre de voir se fermer d'un moment à l'autre la seule porte de sortie qui lui restât ouverte. Aussi attendait-elle avec impatience l'arrivée des ordres demandés à Saint-Pétersbourg; chaque instant de retard empirait sa situation. On voyait tout le jour des bataillons accroupis près du fort Saint-Paul, seul point où n'allassent pas tomber nos obus. La ville n'était plus qu'un immense charnier, la côte oppo-

sée un vaste cimetière. On évalue à 30 000 le nombre des Russes qui périrent dans l'espace de trois semaines. De notre côté, nous avions 200 hommes atteints par jour. Il fallait une solution prompte à ce massacre. Nous aurions sans doute facilement écrasé, sous les nouveaux mortiers dont l'envoi nous était annoncé de Toulon, ce qui restait de Sébastopol; mais il eût fallu, en attendant, reporter notre attaque en arrière, car nos travaux avancés coûtaient cher à garder. On préféra tenter un grand coup, et bientôt le cri : à l'assaut! fut le cri général.

J'ai assisté à quelques-uns des conseils qui se tinrent à cette occasion. Je ne perdrai jamais le souvenir du calme, de la mesure qu'y apportait le général en chef. Bien des gens prétendaient que l'échec du 18 juin devait être attribué à un plan vicieux. Nos alliés demandaient que l'assaut ne fût plus un assaut partiel, mais devînt une attaque générale. Leur céder sur ce point, c'était rendre l'échec irréparable. On prit un moyen terme. Le général concéda la série des assauts successifs. On savait cependant par une expérience récente que tout assaut qui n'est pas une surprise est un assaut manqué. Comment

espérait-on surprendre l'ennemi au Grand-Redan, quand on ne voulait l'y attaquer qu'après avoir pris Malakof? Comment ne pas le trouver sur ses gardes au Bastion-Central, lorsqu'il fallait attendre, pour lancer sur ce point nos colonnes, que le drapeau anglais flottât au Grand-Redan? Ce plan périlleux étant donné, les meilleures dispositions furent prises pour le faire réussir. Nous avions remarqué que les Russes, accablés par un feu violent, cherchaient à s'y soustraire en se retirant dans les abris blindés dont ils avaient muni leurs batteries. On affecta une certaine régularité de tir, de façon à leur inspirer, au moment fixé pour l'assaut, une fausse sécurité. Ainsi le feu, très-vif au point du jour, s'accélérait à neuf heures et demie pour atteindre son maximum d'intensité à dix heures. En ce moment, arrêt brusque et silence absolu jusqu'à midi. Dès que midi sonnait, reprise sur toute la ligne. C'est alors que les Russes, se mettant à couvert, nous laissaient dépenser, sans presque nous répondre, notre poudre et nos projectiles. Il fallait saisir l'instant où on les saurait réfugiés dans leurs casemates pour sauter brusquement dans Malakof.

Depuis le 5 septembre, on ne ménageait plus

nos munitions. L'immense accumulation de travail que représentait l'approvisionnement de nos batteries s'en allait en éclats et en fumée. Il fallait que cette reprise de feu fût décisive. On eût mis près d'un mois à remplir de nouveau les poudrières vides et les parcs à projectiles épuisés. Tout présageait d'ailleurs un résultat prochain. Les vaisseaux que l'ennemi n'avait pas coulés étaient atteints jusqu'au milieu du port; nos bombes y allumèrent l'incendie, ces grandes flammes éclairèrent la nuit du 6 au 7 septembre. Un ciel bas et sombre, où couraient les nuages venant du sud-ouest, ajoutait son horreur à celle des reflets sinistres. Le 7 au matin, le vent passa au nord et devint très-violent. L'amiral était au camp. Ce ne fut pas sans peine qu'il parvint vers le soir à rejoindre le *Montebello*. Le général Pélissier lui avait communiqué ses projets, sans réclamer toutefois sa coopération. L'assaut devait avoir lieu le lendemain 8 septembre, à midi précis.

Le 8 septembre, le vent n'avait pas molli. L'amiral Lyons nous consulta par le télégraphe. « Que pensez-vous du temps ? » L'amiral Bruat répondit : « Je pense qu'il n'y a aucun avantage à mettre des vaisseaux en mouvement par

un temps pareil. » La réplique ne se fit pas attendre : — *Men enraged* (les hommes sont enragés). Cette réplique était dure. Avant de la transmettre à l'amiral, je voulus n'en croire que mes yeux, et je demandai qu'on m'apportât le livre des signaux. Je reconnus sur-le-champ la méprise qui, par la plus étrange des coïncidences, prêtait à nos alliés un langage fanfaron auquel, je dois le dire, ils ne nous avaient pas habitués. Pour communiquer avec les Anglais, nous avions adopté leur code télégraphique. Près de livrer un assaut décisif, nous n'avions pas voulu nous exposer à avoir les Russes pour confidents. Nous avions en conséquence changé la veille au soir la valeur numéraire affectée à chaque pavillon. Cette combinaison nouvelle avait échappé à l'attention de l'officier qui venait de prendre le service. Si on laissait aux pavillons dont se composait le signal leur valeur primitive, on obtenait la singulière réponse qui m'avait offusqué. Les chiffres rectifiés présentaient un sens plus raisonnable : *I quite agree* (je suis tout à fait de votre avis). Il ne pouvait y avoir en effet deux avis différents en cette circonstance; les vaisseaux avaient assez à faire de tenir sur leurs ancres.

Le général en chef fut prévenu, vers huit heures du matin, de l'inaction à laquelle nous serions vraisemblablement condamnés. Il n'éleva aucune objection ; nous n'entrions pour rien dans ses calculs. La fortune nous servait d'ailleurs admirablement par ce contre-temps que nous maudissions. Les tourbillons de poussière que le vent soulevait masquèrent les mouvements des troupes, et permirent de les masser inaperçues dans les tranchées. La flotte, retenue au mouillage, n'annonça pas, par d'indiscrets panaches de fumée, qu'elle se disposait à entrer en action. Les Russes, qui épiaient quelque indice, n'en découvrirent aucun de nature à leur faire soupçonner nos desseins. Le dernier jour de Sébastopol était venu.

Le feu avait été très-vif et très-soutenu pendant toute la matinée. Vers onze heures et demie, il y eut un instant de relâche. Bientôt la canonnade se fit de nouveau entendre. Midi sonna ; tout sembla s'apaiser. C'était le moment où nos colonnes devaient s'élancer hors de la tranchée. Le plateau de Malakof se couronna soudain des feux de la fusillade ; le drapeau tricolore apparut planté sur le parapet. A ce signal, les Anglais marchent sur le Grand-

Redan. Vers deux heures, les tranchées de la gauche semblent s'entr'ouvrir ; il en sort un flot d'assaillants. A l'encontre de ce flot roule un nuage de fumée parti du Bastion-Central. Nos soldats ont passé à travers la mitraille. Arrivés sur le bord du glacis, les uns se couchent à terre, les autres se jettent résolûment au fond du fossé. Pendant qu'ils s'y entassent, les Russes, montés sur les merlons des batteries, les fusillent à bout portant. Un horrible incident nous arrache à ce spectacle : une mine a fait explosion. Au milieu de la terre noire qui retombe, on distingue des formes indécises dans lesquelles l'œil épouvanté croit reconnaître des cadavres mutilés et des membres épars. C'en est fait, les Français n'entreront pas dans le Bastion-Central. Au Grand-Redan, les Anglais aussi ont été repoussés. Échec partout, excepté à Malakof.

A Malakof même, vers quatre heures du soir, le drapeau tricolore disparaît ; des coups de canon partent de cet ouvrage. Les Russes l'ont-ils donc repris sur nos troupes ? ce canon poursuit-il nos soldats dans leur retraite ? Quelle nuit d'insomnie nous passâmes ! A six heures du matin, une détonation formidable nous appela sur

le pont : le Bastion-Central venait de sauter. D'autres détonations suivirent. Le vent s'était calmé. L'amiral monta sur un aviso à vapeur et se rapprocha des murs de Sébastopol. Des pantalons rouges occupaient les batteries de la Quarantaine. Nous poussâmes un cri de victoire, et lorsqu'au quartier général on hésitait encore à proclamer ce triomphe, nous l'annonçâmes par le télégraphe sous-marin à Paris.

Les Russes, pendant la nuit, avaient évacué la ville. Ils avaient coulé leurs vaisseaux et rompu le pont qui unissait les deux rives du port. Sur la rive septentrionale se rassemblaient les débris de leurs bataillons décimés. Les forts du nord restaient entre leurs mains; mais nulle part le canon ne se faisait entendre. Ce silence avait quelque chose d'étrange pour des oreilles habituées au grondement continu des bombes et des obus. On eût dit que la cité guerrière et le camp qui l'assiégeait depuis onze mois, tombant de lassitude, s'étaient endormis. Dans la journée, chacun put compter ses pertes. Les nôtres s'élevaient à près de 6000 hommes et 5 généraux : les Anglais avaient eu 2200 hommes, dont 159 officiers, hors de combat. Ils avaient laissé 1800 morts sur le terrain ; 3000 blessés russes,

expirants pour la plupart, gisaient dans Sébastopol. Ce fut la dernière hécatombe. Depuis le commencement du siége, le feu de l'ennemi nous avait tué 24 000 hommes, 40 000 avaient été grièvement blessés.

J'ai connu les officiers russes qui commandaient dans Malakof; j'ai appris de leur bouche les fautes qu'ils avaient commises, et qui, suivant eux, nous avaient valu la victoire. L'amiral Nachimof était, avec le général Todleben, l'âme de la défense. Il fut tué par la balle d'un chasseur à pied; lorsqu'il fut frappé, les marins jetèrent leurs armes et désespérèrent du salut de Sébastopol. Quelques jours plus tard, le général Todleben recevait lui-même une grave blessure. A partir de ce moment, on se défendit sans confiance; des précautions reconnues nécessaires furent négligées. A quoi bon les prendre, puisqu'on allait se retirer sur l'autre rive? L'ouvrage de Malakof, coupé de nombreuses traverses et presque fermé à la gorge, devait être battu à l'intérieur. On ajourna au lendemain l'exécution des dispositions prescrites, et le lendemain nos soldats surprenaient les Russes, tapis sous leurs blindages. Le capitaine de frégate Karpof, revenant d'une ronde, fut saisi au

collet par deux zouaves. Le dédale des masses couvrantes que l'ennemi avait élevées pour arrêter les éclats des bombes nous fournit contre un retour offensif des retranchements auxquels nous n'eûmes rien à ajouter. En vain les bataillons vainqueurs au Grand-Redan affluèrent de toutes parts vers le bastion que nous avions conquis ; nous n'eûmes à défendre qu'une gorge étroite, et nous repoussâmes avec un millier de soldats les assauts furieux qui nous furent donnés. Si la lutte se prolongea si longtemps à Malakof, c'est que partout ailleurs elle avait cessé.

Cette lutte, entretenue par de constants renforts, fut vive et sanglante. Les qualités militaires des deux nations s'y montrèrent dans tout leur éclat. Qui n'a entendu répéter le mot héroïque du général de Mac-Mahon ? On lui annonçait que le bastion était miné et allait sauter. « Faites dire aux troupes de soutien, répondit-il, de venir se loger dans l'entonnoir. » Tous nos soldats ne sont pas de cette force ; leur qualité dominante n'en est pas moins, comme celle du chef qui les commandait le 8 septembre, le mépris instinctif du danger, et dans l'excitation du combat l'inspi-

ration soudaine, presque toujours chevaleresque et sublime. Quant à l'ennemi que nous avions à combattre, un seul trait suffira pour le faire juger. Le prince Gortchakof s'était porté de sa personne à la darse de l'amirauté. C'était le moment où le général Kroulef essayait de forcer la gorge de Malakof. Les bataillons, compactes, en colonnes serrées, gravissaient, se poussant l'un l'autre, les flancs de la colline. Un irrésistible mouvement de reflux les ramenait sans cesse en arrière. La vague humaine reprenait alors son élan ; elle venait encore une fois déferler impuissante au pied des gabions. De grands vides se faisaient dans cette foule ; de nouveaux bataillons arrivaient pour les combler. Pendant qu'il observait les progrès du combat, le prince eut la fantaisie d'allumer un cigare. Un marin qui se trouvait près de lui battit sur-le-champ le briquet. Le prince Gortchakof tendit au marin une pièce d'or ; celui-ci repoussa doucement la main de son général. « A quoi, dit-il, me servirait cet or ? Ne sais-je pas que tout à l'heure je vais mourir ?—Prends toujours ; si tu es tué, ton camarade ne le sera peut-être pas. Il trouvera dans ta poche le moyen d'acheter un cierge, et il fera brûler ce

cierge à ton intention devant les saintes images. » Celui qui prononçait ces paroles connaissait bien le soldat russe. La race slave est douce et résignée, il lui manque peut-être l'impétuosité offensive qu'on rencontre chez nos troupes; mais il est deux sentiments auxquels ses chefs peuvent toujours faire appel, certains de lui faire affronter ainsi les plus grands périls. Ces sentiments sont empreints de la même ferveur religieuse : l'un se nomme le devoir envers l'empereur, l'autre l'espoir d'une meilleure vie.

Quand le général Pélissier put contempler, du haut de Malakof, le monceau de ruines que l'ennemi nous avait laissé, son étonnement fut extrême. Il n'avait jamais mesuré dans son imagination l'étendue qu'à cette heure son regard embrassait. « Nous avons, dit-il à son état-major, attaqué l'immensité. » La disposition du terrain nous avait en effet dissimulé jusqu'alors les divers plans qui se succédaient de ravin en ravin. Le dernier plan devait naturellement nous sembler beaucoup plus rapproché qu'il ne l'était en réalité. Le général Todleben avait reporté la défense assez loin pour qu'une armée tout entière pût s'établir et résider dans la place.

Nous nous étions longtemps heurtés au périmètre de cette vaste enceinte sans discerner au juste par quel endroit nous pourrions l'entamer. Une voix inconnue prononça enfin le mot magique. Le premier qui cria «Malakof» nous donna la clef de Sébastopol. Maîtres de cette hauteur, nous prenions toutes les positions des Russes à revers.

Il est difficile de savoir aujourd'hui à qui revient le mérite d'une inspiration qui fut bientôt la clameur de la foule. Discerner le nœud stratégique d'une campagne, dresser des plans habiles, ce n'est pas sans doute le lot d'un esprit vulgaire. On a vu le général Bonaparte, obscur encore et retenu loin du théâtre de la guerre, arracher l'armée d'Italie à une défense stérile. La victoire de Loano, remportée par Scherer, fut en partie son ouvrage; mais le meilleur plan ne peut réussir quand l'exécution manque de vigueur. Ce que vaut l'exécution dans les opérations militaires, la campagne de Crimée nous l'a montré à diverses reprises. Les Russes auraient pu triompher à l'Alma, à Inkermann, à Traktir; les tacticiens de Saint-Pétersbourg avaient quelque droit d'y compter. Ce qu'ils n'avaient pas fait entrer dans leur calcul, c'était l'élan irrésis-

tible du soldat français, la solidité inébranlable de l'infanterie anglaise. Ils jugèrent mal la valeur relative des troupes placées sur l'échiquier. C'est ainsi qu'ils usèrent près de 600 000 hommes qui ne revirent jamais le drapeau. L'empereur Napoléon avait commis la même erreur dans la campagne de Saxe. Le général Pélissier dut au contraire la victoire à une appréciation exacte des éléments de succès qu'il avait entre les mains. Il ne se perdit pas dans des combinaisons subtiles; il alla droit au fait, brutalement quelquefois, sérieusement toujours. Le sérieux et la sincérité étaient la marque de ce grand caractère. Il n'y avait rien en lui du héros de roman : c'était une volonté. Quand elle se manifeste avec ce degré d'énergie, la volonté peut, aussi bien que le génie, gagner des batailles. Le ciel, du reste, d'un bout de la campagne à l'autre, ne cessa de nous susciter l'homme dont nous avions besoin ; il combattait alors avec nous. Pour nous conduire en Crimée, il nous donna l'esprit d'aventure, l'héroïque insouciance du premier commandant en chef; pour nous y faire subsister pendant l'hiver, la sympathique sollicitude, la noble abnégation de son successeur ; pour mener à bonne fin le

siége entrepris, la ténacité de ce taciturne qui eût mérité de garder pour devise la seule réponse qu'il opposait à toutes les critiques : « Je prendrai la tour Malakof. »

---

## CHAPITRE VIII

EXPÉDITION DE KINBURN. — DÉBUTS DE LA MARINE CUIRASSÉE.

Sébastopol pris, la flotte russe détruite, les alliés songèrent à trouver un emploi pour l'immense force navale qu'ils avaient réunie dans la mer Noire. Cinq opérations furent proposées: l'occupation du détroit de Ghenitshek et la destruction du pont de Tschongar, — l'occupation de Kaffa et d'Arabat, — l'attaque des batteries dont les Russes avaient conservé la possession sur la rive septentrionale du port, — le bombardement d'Odessa, — l'enlèvement du fort de Kinburn à l'embouchure du Dniéper. Aucun de ces projets ne supporta un examen

sérieux, si l'on en excepte le projet concernant le fort de Kinburn. « C'est la seule entreprise, écrivait l'amiral Bruat, qui se puisse et se doive tenter en ce moment. Il ne s'agit pas seulement de détruire les fortifications qui gardent les bouches du Bug et du Dniéper ; il faut s'y loger, couper la presqu'île de Tendra et bloquer par ce moyen Nikolaïef, comme nous bloquons déjà la mer d'Azof. Nous aurons ainsi une base d'opérations pour la campagne prochaine, ou un gage important, si nous voulons traiter de la paix. »

La réponse du ministre se fit attendre. Elle nous fut enfin transmise par le télégraphe : « Défense de l'empereur d'agir contre Odessa ; ordre d'enlever et d'occuper le fort de Kinburn. » Quand ce message laconique parvint à Kamiesh, le vice-amiral Bruat venait d'être promu à la dignité d'amiral. Sa santé, toujours chancelante, avait décliné rapidement depuis l'expédition de Kertch. La saison était avancée. Le retard qu'on avait mis à nous répondre ouvrait largement la porte aux objections. L'amiral n'en fit cependant aucune. Il fut le seul qui ne s'aperçut pas qu'on donnait une bien grave responsabilité à encourir à un homme dont la

tâche pouvait être considérée comme remplie et dont la fortune était faite. L'amiral Lyons eût préféré agir contre Odessa; l'amirauté britannique l'y autorisait. Il n'hésita pas à faire le sacrifice de ses idées personnelles pour prêter tout son concours à l'opération qui avait eu l'approbation du gouvernement français. C'était un loyal allié. S'il y a eu parfois des dissentiments et des susceptibilités entre les deux armées, il n'y en a jamais eu entre les deux flottes.

Nous avions à notre disposition des moyens maritimes considérables, sans compter un engin nouveau que les lenteurs du siége de Sébastopol avaient fait imaginer et dont nous allions faire l'essai devant Kinburn; je veux parler des navires bardés de fer qui venaient d'être construits à Cherbourg, à Rochefort, à Brest et à Toulon. Ces constructions nouvelles contenaient en germe toute une révolution. Les révolutions s'enchaînent; celle-ci naquit des progrès réalisés par l'artillerie moderne. Quand on est exaspéré par la défaite, on se préoccupe peu de combattre à armes courtoises. La république avait voulu introduire dans les combats de mer le tir à boulets rouges. Le vainqueur d'Auster-

litz demandait qu'on attaquât les murailles de bois avec des obus. L'obusier maritime fut trouvé, mais sous la restauration ; il produisit des ravages plus effrayants encore que ceux qu'on en attendait : des brèches énormes et quelquefois l'incendie. La défense s'alarma. L'obusier du colonel Paixhans fit songer au navire cuirassé ; des essais eurent lieu en 1842 au port de Lorient, sur la proposition et sous la direction d'un officier français, le capitaine de frégate Labrousse (1). Des feuilles de tôle, superposées et appliquées sur une muraille de bois, brisèrent les projectiles creux, arrêtèrent souvent les projectiles pleins. Malgré l'espoir très-fondé que donnait le succès de ces expériences, les esprits négatifs, toujours en majorité dans les conseils, obtinrent un arrêt de non-lieu. En 1852, on répondait encore aux instances du commandant de la frégate-école des matelots canonniers « qu'il fallait renoncer à défendre par un revêtement métallique les

(1) Encore un deuil que je n'avais pas prévu ! Le capitaine de frégate Labrousse, parvenu au grade de vice-amiral, nous a été enlevé par une mort soudaine, au moment où l'Académie des sciences songeait à l'appeler dans son sein. (Voir à l'*Appendice* le rapide exposé des services rendus par M. Labrousse à la science et à la marine.)

murailles des vaisseaux. » Ce revêtement, disait-on, serait projeté en mitraille à l'intérieur, et constituerait un surcroît de danger plutôt qu'une protection. Deux années plus tard, quand on vit Sébastopol tenir en échec les armées navales de la France et de l'Angleterre, on se souvint des batteries flottantes employées en 1782 au siége de Gibraltar. Pour accroître l'efficacité de l'action maritime, on voulut encore une fois bâtir, s'il était possible, des navires invulnérables. Les essais de Lorient furent repris à Vincennes. Une volonté calme et ferme y présidait; elle sut profiter de tout le chemin qu'avait fait en dix ans la métallurgie. Aux feuilles de tôle on substitua des plaques de fer forgé dont on accrut peu à peu l'épaisseur. Ces plaques ne résistèrent pas seulement au tir des obus; elles supportèrent sans se rompre le choc des boulets massifs du canon de 50. Le problème que toutes les nations maritimes s'étaient posé, la France l'avait résolu. Il n'y avait plus qu'à commander dans les ports des batteries flottantes. Pressée d'en faire construire à notre exemple, l'amirauté britannique ne se rendit que par condescendance à ce conseil. Elle procéda si mollement à la confection

d'un matériel dont l'idée lui semblait peu pratique, que nos batteries furent les premières à braver l'Océan et à se montrer dans la mer Noire. La *Tonnante* jetait l'ancre le 12 septembre devant Sébastopol; la *Lave* et la *Dévastation* mouillaient sur cette rade le 26. On ne pouvait souhaiter un renfort plus opportun pour l'expédition de Kinburn.

Outre ces trois batteries flottantes, la flotte alliée, prête à partir pour l'embouchure du Dniéper, ne comptait pas moins de quatre-vingts navires de guerre: dix vaisseaux à hélice, dix-sept frégates à roues, onze bombardes, des corvettes, des avisos, des canonnières. Une flotte de transport la suivait, emportant 8000 hommes qu'avaient fournis les deux armées. Le commandement supérieur de ces troupes était confié au général Bazaine. L'armement, on le voit, était formidable. Quant à la place menacée, elle était peu digne de si grands préparatifs; Kinburn n'était qu'une forteresse sans glacis, sans ouvrages avancés, dont l'enceinte se composait de monticules de sable retenus par une maçonnerie de peu d'épaisseur. Un régiment formait la garnison, 80 pièces de 24, avec une vingtaine d'obusiers,

garnissaient les remparts. Cet ouvrage, élevé en face d'Ochakof pour défendre le confluent du Bug et du Dniéper, l'accès de Kerson et de Nikolaïef, avait bien pu défier les attaques des flottes ottomanes, il n'était pas construit pour affronter les effets de notre artillerie. La marine cuirassée allait donc avoir des débuts faciles.

Les difficultés de l'expédition étaient ailleurs que dans les obstacles matériels ; elles étaient dans les incidents imprévus. Les coups de vent d'automne pouvaient rendre le débarquement impraticable, ou laisser les troupes débarquées sans l'appui de la flotte, pendant que le corps des grenadiers russes arriverait à marches forcées de Pérékop. Les prédictions sinistres n'avaient pas manqué à l'expédition de Crimée, elles ne manquèrent pas davantage à l'expédition de Kinburn. L'état de l'atmosphère pendant les premiers jours qui suivirent le départ sembla donner raison aux lugubres prophètes. De gros vents d'ouest régnèrent dans la mer Noire; les flottes furent obligées de s'arrêter sur la rade d'Odessa. Le temps contraire se lassa heureusement plus vite que notre patience. Grâce aux précautions prises, nous arrivâmes jusqu'au fond du golfe sans un seul

échouage. Dans la nuit, les chaloupes canonnières balisèrent l'entrée du fleuve. Le lendemain matin, les troupes furent mises à terre; vingt-quatre heures après l'apparition des flottes devant Kinburn, l'investissement de la place était complet. Le 17 octobre 1855, le soleil se leva radieux; le vent, qui jusqu'alors avait régné du large, soufflait enfin de terre. Les amiraux firent le signal de se préparer à combattre. Il y avait un an, jour pour jour, que les escadres alliées s'étaient embossées devant Sébastopol. L'objectif cette fois était loin d'être aussi redoutable; tout fut calculé cependant pour triompher de la résistance la plus sérieuse. Vers dix heures du matin, les batteries flottantes mouillèrent à 1200 mètres environ des remparts; leurs premières bordées firent voler en éclats la maçonnerie. La brèche commença bientôt à se dessiner. Les projectiles russes au contraire se brisèrent sur une armure qui parut en garder à peine l'empreinte. Les bombardes et les canonnières secondaient par un feu violent cette première attaque. Un vaste incendie, allumé par nos bombes, menaçait de gagner la poudrière. Le moment était venu pour les dix vaisseaux de ligne de prendre part

au combat; ils s'avancèrent de front. Arrivés à 1800 mètres du fort, ils n'avaient plus qu'un pied d'eau sous la quille; ils mouillèrent alors une ancre à jet de l'arrière, une grosse ancre de l'avant. Quelques minutes après, rangés beaupré sur poupe, ils présentaient à l'ennemi les gueules de 500 bouches à feu. Une division composée du vaisseau anglais l'*Hannibal* et de frégates à roues franchissait en même temps la passe d'Ochakof. C'en était trop pour une garnison déjà démoralisée; elle courut se réfugier dans les fossés creusés le long du fleuve; une explosion formidable pouvait l'y anéantir, si on laissait les flammes continuer leurs ravages; la générosité de l'amiral Bruat s'émut du danger que courait un ennemi qui avait renoncé à se défendre. Il fit arborer à bord du *Montebello* le pavillon de parlementaire; les aides de camp des deux amiraux alliés portèrent au général Kokonovitch, qui commandait la place, un projet de capitulation.

Les conditions offertes étaient telles que devait les attendre une situation vraiment désespérée; la place serait rendue dans l'état où elle se trouvait, avec son matériel intact; les 1500 hommes qui en formaient la garnison se con-

stitueraient prisonniers. La seule concession qu'on pût faire à leur courage, c'était de les laisser sortir de la forteresse avec les honneurs de la guerre. Ces propositions n'obtinrent point de prime abord l'assentiment du conseil de défense assemblé par le général Kokonovitch. Un vif débat s'engagea, et nous fûmes un instant exposés à nous voir contraints de raser une place que nous avions tout intérêt à ménager. Les défenseurs de Kinburn ne se croyaient pas dégagés de leurs obligations militaires « tant qu'ils n'auraient pas subi un assaut au corps de la place. » Ce n'était pas pour cela que nous avions amené à l'embouchure du Dniéper nos bombardes et nos batteries flottantes; Kinburn nous fut enfin livré, et nous nous empressâmes d'y éteindre l'incendie.

La prise de ce fort n'était pas un bien grand fait de guerre, mais elle était un grand fait historique, car elle marquait l'avénement d'une marine nouvelle. L'amiral Lyons, dont l'esprit était prompt et ouvert à tous les progrès, n'hésita pas à se prononcer. Il constata le peu d'effet qu'avaient eu les boulets ennemis sur les carapaces de la *Lave*, de la *Dévastation* et de la *Tonnante*. Devant ces ébauches informes, il

pressentit un type plus perfectionné qui ne tarderait pas à prendre possession des mers. « Voilà, dit-il, les bâtiments que désormais il faut construire. » Combien peu de jeunes officiers se montraient alors aussi résolus que ce glorieux vétéran !

La possession de Kinburn aurait dû nous conduire jusqu'à Nicolaïef. Les Russes avaient fait sauter les fortifications d'Ochakof, comme s'ils eussent voulu écarter de leurs propres mains les obstacles qui pouvaient gêner notre route. On eut un instant l'idée de remonter le Bug. Si nous avions mis cette pensée à exécution, notre triomphe aurait eu bien autrement de portée et d'éclat. Il paraît qu'à Nicolaïef l'émotion était grande et qu'on n'y préparait pas une défense bien opiniâtre. Nous reculâmes devant la crainte d'engager une nouvelle opération dans une saison où le moindre délai pouvait devenir funeste. L'hiver arrivait à grands pas, et l'hiver de Nicolaïef est encore plus terrible que celui de Sébastopol. La garnison et les bâtiments que nous laissâmes à l'entrée du Dniéper en allaient faire l'épreuve. L'occupation de Kinburn pendant l'hiver de 1856 est un des épisodes les plus curieux de la

campagne de Crimée. Elle mit nos marins en présence de tous les périls d'une campagne polaire. Prolongée avec une remarquable constance jusqu'à la conclusion de la paix, elle eût pu avoir de très-graves conséquences pour la Russie, s'il fût entré dans les plans des alliés d'exclure définitivement cette puissance des bords de la mer Noire; mais les projets des alliés n'allaient pas jusque-là. La guerre touchait à son terme.

---

# CHAPITRE IX

RETOUR DE L'ESCADRE EN FRANCE. — MORT DE L'AMIRAL BRUAT.

---

Après avoir pris toutes les dispositions nécessaires pour assurer la conservation de leur conquête, les escadres avaient fait route pour Kamiesh. Les armées alliées s'étaient solidement établies dans la presqu'île Chersonèse, les Russes restaient en possession de la rive septentrionale du port ; l'hiver devait amener une trêve forcée entre les belligérants. L'ordre arriva de Paris de renvoyer en France la garde impériale. Ces magnifiques régiments furent reçus à bord des bâtiments qui revenaient de

Kinburn; l'amiral Bruat, relevé de son laborieux commandement, se chargea de les ramener à Toulon. Quel retour triomphal nous présageait ce départ salué des acclamations des deux flottes! S'il convient d'être modeste dans la fortune, c'est surtout quand cette fortune est faite du deuil et des larmes des autres. Malheureusement il n'en est pas ainsi, et la joie des soldats est peut-être, de toutes les joies humaines, la plus insouciante dans son égoïsme. Je suis presque tenté aujourd'hui de me reprocher cette exaltation bruyante, cette gaieté sans remords qui, du jour où nous quittâmes Kamiesh, s'emparèrent du *Montebello*.

Nous nous arrêtâmes à Constantinople pour y renouveler notre approvisionnement de charbon. Notre séjour dans le Bosphore ne fut qu'une succession de fêtes. Le sultan fit à l'amiral l'accueil auquel avait droit un des chefs qui avaient le plus contribué à le raffermir sur son trône. Les ministres enchérirent encore sur la réception du souverain; ils savaient que l'amiral Bruat avait souvent consolé Omer-Pacha et le commandant de la flotte ottomane des dédains par lesquels on leur

faisait si chèrement payer notre alliance; ils tenaient à lui prouver que ces procédés délicats ne les avaient pas laissés insensibles. Leurs hommages et leurs attentions allèrent droit au cœur de notre excellent amiral; les grandeurs n'avaient pas altéré sa simplicité. Dans le haut rang où ses services l'avaient fait parvenir, il était resté le plus aimable et le moins pompeux des chefs. Il commençait cependant à comprendre le rôle important qu'allait lui assigner l'éclat de cette campagne. La vivacité et la solidité de son jugement le rendaient propre à toutes les situations. La santé seule pouvait lui faire défaut, mais il semblait que le bonheur dont son âme se montrait inondée dût prolonger sa vie et lui refaire en quelque sorte une constitution. Nous rêvions pour lui de longs jours. Son énergie nous trompait; il était de ces soldats qui meurent debout et pour ainsi dire sous les armes.

L'escadre avait quitté Constantinople; elle avait doublé le cap Matapan. Quelques jours encore, et nous étions au port. La mort se dressa sur notre passage. Le 18 novembre, vers six heures du soir, l'amiral, qui n'avait cessé de diriger lui-même les mouvements de

ses vaisseaux, fut trouvé défaillant et presque évanoui dans sa chambre. Ses traits décomposés excitèrent nos alarmes. Ses joues étaient caves, et ce terrible signe du fléau qui avait fait tant de victimes dans l'armée de Crimée, la cyanose cholérique, marquait déjà d'un large cercle bleuâtre les yeux enfoncés dans leur orbite. La nuit ne fut qu'une lutte douloureuse et sans espoir avec la mort. Cette âme indomptable ne pouvait se résoudre à quitter ce corps de fer. Dans la matinée qui suivit, l'abattement succéda aux douleurs et aux angoisses. Il y eut comme une amélioration subite dans l'état du malade, mais l'œil exercé des médecins ne s'y trompa point. On fit appeler l'aumônier, et les dernières prières furent récitées en présence de tous les officiers de l'état-major général, agenouillés auprès du lit du mourant.

L'amiral, depuis que le mal avait fait, vers quatre heures du matin, de rapides progrès, n'avait pas proféré une parole. Jusque-là rien n'avait trahi chez lui l'inquiétude. S'il interrompait parfois ses gémissements, c'était pour s'informer de la situation de l'escadre, de l'état du temps, des précautions prises. L'amertume

du terrible passage paraissait lui avoir été épargnée. Nous pouvions croire qu'il avait perdu le sentiment avant d'avoir eu conscience du danger qu'il courait; mais, au moment où le prêtre prononçait les paroles suprêmes, son regard presque éteint sembla se ranimer. Il le promena lentement autour de lui. On eût dit qu'il cherchait je ne sais quel objet et qu'il s'inquiétait de ne pas le retrouver. Ses yeux rencontrèrent enfin un portrait en pied qui était appendu à une des cloisons de la galerie. Ce portrait était celui d'une femme qui n'avait pas seulement embelli l'existence à laquelle le sort l'avait associée, mais qui, jeune encore, parée de toutes les vertus et de toutes les grâces, avait su montrer à cette existence, aujourd'hui si noblement remplie, autrefois si prompte à se prodiguer, la voie qu'elle devait suivre et le but où elle devait tendre. Dès qu'ils eurent retrouvé cette chère image, les yeux de l'amiral ne s'en détournèrent plus. Bientôt les lèvres déjà glacées s'entr'ouvrirent, la tête, qui s'était légèrement soulevée, retomba inerte. Nous n'avions plus devant nous que des dépouilles insensibles, honorées encore de nos larmes.

La nouvelle de la perte immense que ve-

naient de faire la marine et la France fut transmise à l'escadre par signal. Elle porta la consternation à bord de tous les bâtiments. L'amiral était adoré des officiers et des équipages. Il avait ces qualités brillantes qui séduisent les masses : la bravoure héroïque et l'affabilité ; mais ce qui ajoutait encore à l'impression générale, c'était cet effroi dont on ne pouvait se défendre en songeant qu'un bonheur, bâti pierre à pierre, s'écroulait au moment même où rien ne lui manquait. La fortune semblait n'avoir comblé cet illustre favori que pour rendre plus amère la déception qu'elle lui préparait. Quelle leçon pour ceux qui seraient tentés de mettre leur espoir dans les trompeuses promesses de ce monde, et qui n'attendraient leur récompense que d'un si mauvais maître ! Il est cependant, même en ce monde, un prix qui peut encore séduire les âmes élevées. L'homme passe ; son souvenir reste. Ce souci de l'opinion que l'on peut laisser après soi m'a toujours paru une des preuves les plus incontestables de l'immatérialité de notre être. Il est la grande préoccupation et le tout-puissant mobile des héros. L'amiral Bruat l'avait au suprême degré. Que ne puis-je, en rappelant ici

ses services, consacrer à jamais sa mémoire ! (1).

Les épisodes de sa vie maritime avaient formé un singulier contraste avec la langueur de nos carrières paisibles. Les aventures, par une fatalité bizarre, semblaient, dans les campagnes les moins aventureuses, se donner rendez-vous sous ses pas. Ses débuts mêmes ne furent pas ordinaires. Arrivant en 1812 de Colmar, sa ville natale (2), à bord du vaisseau-école le *Tourville*, naïf et joufflu comme un petit paysan alsacien, il avait étonné ses camarades par son audace plus encore que par son agilité. Dès le premier jour, on le vit grimper à la pomme du grand mât, se suspendre par les pieds sous la hune ou courir au bout de la corne pour y faire, les bras étendus, la *renommée*. Ruyter, au clocher de Flessingue, ne bravait pas avec plus d'indifférence le vertige. Il était à peine sorti de l'École navale qu'on le citait déjà parmi les bons officiers. Nul ne connaissait

(1) Voir à l'*Appendice* : le discours prononcé, le 12 décembre 1855, sur la tombe de l'amiral Bruat.

(2) Le 7 prairial an IV de la République (26 mai 1796) était né à Colmar Armand-Joseph Bruat, fils de Claude-Joseph Bruat, juge au tribunal civil du département du Haut-Rhin, et d'Élisabeth-Antoinette Blum.

mieux que lui les passes de l'Iroise ou du Raz, et n'était plus capable d'y conduire un navire sans pilote.

Ce fut au combat de Navarin qu'il reçut le baptême du feu. Officier de manœuvre du *Breslau*, il devint, après la campagne de Morée, le capitaine du *Silène* (1). Le naufrage de ce brick est resté une des légendes de nos gaillards d'avant. L'équipage était tombé entre les mains des Kabyles. De nombreuses victimes trouvèrent la mort sur la plage ; d'autres furent massacrées dans les montagnes. Le capitaine du *Silène* fut au nombre des naufragés que les Arabes épargnèrent ; on le conduisit sur les bords de l'Arach. Les officiers du dey attendaient sur l'autre rive les précieux otages que leur envoyait la fortune ; mais l'Arach, grossi par les pluies, ne pouvait se passer à gué. Le capitaine Bruat franchit le torrent à la nage. C'est ainsi qu'il sauva, au péril de ses jours, la vie de ses compagnons. Sans les instances des Turcs, dont il parvint à secouer l'apathie, les Kabyles auraient apporté à Alger plus de têtes coupées qu'ils n'y auraient amené de captifs.

(1) Voir à l'*Appendice* : Un projet de bombardement.

Dans la capitale de la régence, on offrait au commandant du brick une prison moins dure que la geôle commune; il voulut partager des misères dont il savait qu'il allégerait le poids. Après une captivité qui faillit plus d'une fois devenir périlleuse, les portes du cachot où étaient entassés nos marins s'ouvrirent brusquement. Les premières colonnes de l'armée française avaient pénétré dans Alger ; le lieutenant Lamoricière venait délivrer les naufragés du cap Bengut.

L'officier échappé au naufrage y laisse généralement une partie de son audace. Le capitaine du *Silène* se montra plus audacieux encore quand on lui eut donné le commandement du *Palinure*; il conduisit ce brick de 20 canons dans le Levant, et ce fut là que, pendant l'automne de 1830, je le rencontrai. Je n'étais alors qu'un aspirant, mais tous les aspirants connaissaient ce lieutenant de vaisseau qui semblait plus jeune qu'eux. Déjà cependant Bruat avait su prendre rang parmi les officiers d'avenir qu'un jugement précoce rendait propres aux missions délicates. Le capitaine de vaisseau Lalande commandait la station; il mit sans inquiétude le capitaine du *Palinure* aux prises

avec l'habileté redoutable du ministre russe, avec la solennité cauteleuse du président Capo d'Istria. Le Levant, où l'amiral de Rigny avait si victorieusement assis notre influence, était devenu, sous l'inspiration de ce chef éminent, une véritable école de diplomatie pour nos officiers. Le coup d'essai du jeune marin de Colmar fut un coup de maître. Il tint tête à un Russe et à un Phanariote.

Le *Palinure*, le *Grenadier*, le *Ducouëdic*, étaient trois bricks semblables. Le lieutenant Bruat, promu au grade de capitaine de frégate, les commanda successivement, et ne les commanda pas sans faire parler d'eux. Un jour le *Grenadier* donnait dans la baie de Marmorice, couché sur le flanc et rasant les rochers de si près que le remous de la vague menaçait d'embarquer à bord (1). Plus tard le *Ducouëdic* laissait son grand mât tout entier, huniers et perroquets bordés, dans le canal de Myconi. Au retour de cette même campagne, voulant par une nuit obscure montrer à l'*Iphigénie* qui marchait dans ses eaux le chemin d'une passe

(1) Voir à l'*Appendice :* les rapports adressés d'Alexandrie au ministre, par le capitaine Bruat.

étroite, le capitaine Bruat faisait monter son bâtiment sur une pointe de roches, mais après douze heures de travail, il l'en faisait descendre par un de ces prodiges d'industrie qui lui étaient familiers. Aucune de ces scènes ne déconcertait son sang-froid ; toutes stimulaient son imagination féconde en expédients. Pourtant, lorsqu'il passa d'un brick sur un vaisseau, il parut comprendre que de pareilles masses ne s'arrachent pas facilement au fond qui les a saisies. L'échouage du *Ducouëdic* fut son dernier échouage.

Le commandant Bruat était en 1840 le capitaine de pavillon de l'amiral Lalande. Bien que depuis longtemps il eût cessé d'être un écolier, il gagna néanmoins quelque chose à cette école. Je l'ai entendu se féliciter souvent d'avoir appris sur le vaisseau l'*Iéna* comment on préparait une escadre à la guerre. Nommé quelques années plus tard, après le commandement de l'*Iéna* et du *Triton*, gouverneur de Taïti, il eut du même coup à négocier, à coloniser, à combattre. Il avait à peine pris terre, qu'un souffle belliqueux passa comme un orage sur cette île à laquelle il apportait le protectorat de la France. Il marcha sur les retranchements

ennemis à la tête de ses colonnes et montra que l'art de la guerre s'apprend moins qu'il ne se devine. Les retraites du commandant Bruat sont restées à Taïti plus célèbres encore que ses triomphes. Entraînant dans l'attaque, il était surtout admirable quand il fallait conjurer une déroute. Les troupes à sa voix reprenaient confiance. Il les arrêtait sous le feu, et, les portant avec calme en arrière, leur faisait occuper des hauteurs successives, de manière à céder le terrain pas à pas. Les insulaires, qui le voyaient s'exposer chaque jour impunément à leurs coups, le croyaient protégé par un sortilége. Il s'indignait naïvement d'une croyance qu'il trouvait injurieuse; c'était pourtant un talisman que ce mâle courage qui lui servait à son insu de bouclier. La main de l'ennemi est moins assurée quand il lui faut ajuster un brave. Les trois années de gouvernement du commandant Bruat ont laissé dans l'Océanie d'impérissables souvenirs. C'est le temps de la conquête, la grande époque qui revit dans toutes les chansons, qui inspire et défraye tous les discours. Quand il n'y eut plus à combattre, le gouverneur, promu au grade de contre-amiral, put songer à quitter Taïti. Il en partit

le jour où la reine Pomaré y rentrait soumise et repentante.

Diplomate dans le Levant, général dans l'Océanie, l'amiral Bruat devait trouver l'occasion de montrer encore de plus rares aptitudes. Il arrivait en France au moment où venait d'éclater à Paris la révolution de février. Le gouvernement de la république s'empressa de l'envoyer à Toulon pour y rétablir l'ordre. Des incendies dévastent les Antilles agitées par la récente émancipation des noirs; de Toulon à peine calmé, on le fait partir pour les Antilles. On ne consultait que son zèle; on oubliait trop l'état de sa santé. C'est ainsi qu'on vint à bout de cette constitution si robuste, que lui-même d'ailleurs n'avait jamais ménagée. Au retour des Antilles, il semblait qu'il eût suffisamment payé sa dette, et qu'il pouvait enfin songer au repos. Vice-amiral, grand-officier de la Légion d'honneur, membre du conseil d'amirauté, il n'avait plus, à l'âge de cinquante-huit ans, qu'à vivre honoré et tranquille. Le bonheur s'était depuis longtemps assis à son foyer; rien ne le contraignait, ne l'engageait même à courir de nouveaux hasards. Il ne sut pas résister au besoin d'activité qui le dévorait;

il demanda un commandement, et on le prit au mot. On était trop heureux, dans la situation politique de l'Europe, de trouver de pareilles mains pour leur confier une escadre.

J'ai connu bien des amiraux : quelques-uns, et des plus illustres, m'ont honoré de leur amitié; mais c'est aux leçons de l'amiral Lalande et de l'amiral Bruat que je dois le peu que j'ai appris. Je me suis toujours fait gloire d'appartenir à leur école. Entre ces deux hommes de mer, j'hésiterais peut-être s'il me fallait désigner un modèle à nos officiers. J'ai souvent entendu mon père hésiter ainsi entre Bruix et Latouche-Tréville. Je crois pouvoir dire cependant que l'amiral Bruat ne saurait servir de modèle à personne. Tout en lui était jet imprévu, inspiration soudaine. Il serait difficile de suivre sa méthode, car jamais homme ne fut moins méthodique. Il vivait dans le bruit et dans l'agitation, tout heureux du tumulte que la pétulance de ses pensées créait autour de lui; mais il était de ces chefs dont on a si bien dit : « le danger leur éclaircit les idées. » C'est lorsque tout le monde commençait à perdre la tête qu'on le voyait tout à coup retrouver la

sienne. Il donnait alors ses ordres avec un sang-froid merveilleux et une habileté peu commune : aussi aimait-il ces périlleux triomphes et prenait-il je ne sais quel malin plaisir à en rechercher l'occasion.

Facile jusqu'à l'excès dans ses relations de service, il savait pourtant se faire obéir ; il fallait même qu'on lui obéît joyeusement : un front soucieux l'eût importuné. Il avait besoin d'être compris à demi-mot ; jamais son humeur n'eût pu s'accommoder de cette soumission exigeante et sournoise qu'on pourrait appeler « l'hypocrisie de la discipline. » Fin et pénétrant sous les dehors d'une extrême bonhomie, il discernait bien vite les dévouements sincères. Il se prodiguait pour les récompenser. C'était peu cependant d'avoir acquis des droits à son affection, si l'on n'en avait à son estime. L'intérêt du service a constamment dirigé tous ses choix ; inflexible sur les questions de devoir et d'honneur, il gardait son indulgence pour les offenses qui lui étaient personnelles. Celles-là, on peut dire qu'il avait peine à se les rappeler. Sans souci des horions, il n'avait jamais eu, quand il était jeune, de querelles ; son âge mûr ne connut pas de rancunes. L'amertume

est une faiblesse qui fut toujours étrangère à son cœur.

« Cet homme était taillé à l'antique. » Telles furent les paroles que la rumeur publique attribua au souverain, informé du grand deuil qui venait d'affliger la marine. Que ce jugement soit vrai ou supposé, on peut dire, sans crainte d'être démenti, qu'il est juste. L'amiral Bruat était un croyant dans un siècle et à un âge où les croyants sont rares. Il aimait la patrie comme un officier de 92, la gloire comme un général de 1806. Ces deux passions inspirèrent tous ses actes et l'échauffèrent souvent de leur poésie. Il était railleur; il n'était pas sceptique. Sa gaieté intrépide n'avait en haine que l'ostentation; elle s'élevait sans effort jusqu'à l'enthousiasme. S'il eût pu pressentir les honneurs que la patriotique Alsace rendrait un jour à sa mémoire, son âme, qui dut se détacher avec tant de regret de la terre, en aurait été consolée. Le bronze a consacré ses traits; sa statue s'élève sur une des places de la ville qui lui a donné le jour, à quelques pas de la statue du général Rapp (1).

(1) Voir à l'*Appendice :* l'inauguration du monument élevé à la mémoire de l'amiral Bruat, sur une des places de la ville de Colmar, le 21 août 1864.

On a remarqué, non sans raison, que cette prodigalité de bronze et de marbre est un des signes des époques de décadence. Plus les grands hommes deviennent rares, plus on se montre facile à en décerner le titre. Je n'hésiterai pas néanmoins à me porter garant des droits de l'amiral Bruat à l'immortalité. Si le ciel eût prolongé sa vie, nous l'aurions vu mettre au service du pays en danger des facultés dont la gravité des circonstances eût encore accru l'énergie. Le fils du vieux patriote de Colmar et d'Altkirch (1) n'aurait pas voulu laisser sa ville natale aux mains de l'étranger. Si ses efforts étaient demeurés impuissants, il n'eût certainement pas survécu à une pareille douleur.

(1) Joseph Bruat, ancien administrateur du département du Haut-Rhin, décédé à Altkirch, le 30 mars 1807, avait été membre de l'Assemblée législative.

## CHAPITRE X

CONSEIL DE GUERRE TENU AUX TUILERIES. —
CONCLUSION DE LA PAIX.

Mon ancienneté m'appelait à prendre le commandement de l'escadre, veuve de son illustre chef. Je la conduisis à Toulon. En arrivant au port, j'y trouvai mon brevet de contre-amiral. C'était encore une joie que la fortune avait ravie à celui qui mettait sa plus grande jouissance dans le succès des officiers qui le secondaient. J'avais été initié à toutes les pensées de l'amiral Bruat; je dus à cette confiance l'honneur de siéger dans le conseil de guerre qui s'assembla aux Tuileries, sous la présidence de l'empereur. Ce conseil, dans lequel les chefs

des armées et des flottes alliées figuraient en personne ou avaient leurs représentants, devait arrêter le plan des opérations de la nouvelle campagne. Il se partagea en deux sections. A l'une furent dévolues les affaires de la mer Noire, à l'autre celles de la Baltique. Dans la mer Noire, 224 000 hommes, maîtres d'une des rives du port de Sébastopol, n'avaient pu passer encore sur la rive opposée. Dans la Baltique, on n'entrevoyait d'entreprise sérieuse et possible que la conquête de la Finlande. En somme, les objections dominaient et montraient la poursuite de la guerre sous un jour peu favorable. N'était-ce pas le résultat que s'était secretement proposé l'empereur, peu désireux d'accabler la Russie? Pendant qu'il nous amusait de ces débats, il avait entamé des négociations dont le ministre de Saxe, M. de Seebach, s'était fait l'intermédiaire. Un ultimatum avait été posé. L'Angleterre pensait que la Russie n'y souscrirait pas. Tout à coup nous apprîmes que la cour de Saint-Pétersbourg adhérait sans réserve à nos propositions. Les Anglais ne réussirent pas à cacher leur désappointement. La paix les venait surprendre au moment où leur amour-propre espérait une revanche. Ils avaient

soigneusement reconstitué leur armée, transformé leurs vaisseaux, et accru leur flottille. Ils se croyaient prêts ; nous les condamnions à rester sur l'échec du Grand-Redan. La résignation était difficile ; l'Angleterre cependant se résigna. Elle ne pouvait méconnaître que la France était lasse de cette guerre, dans laquelle nous n'avions jamais apporté de passion ; mais, tout en se résignant, nos alliés nous gardèrent rancune de ce qu'ils appelaient « notre mobilité. » Ils nous reprochèrent de ne savoir pousser aucune affaire à fond, de nous contenter d'avantages illusoires et de laisser redoutable encore un ennemi qui n'oublierait pas aisément les blessures que nous lui avions infligées. Un instant, ils songèrent à nouer d'autres alliances. L'Autriche semblait disposée à les seconder. La flotte anglaise rentra dans la mer Noire, prête à donner la main à l'armée autrichienne ; mais la Russie sut adroitement désarmer ces exigences en concédant de bonne grâce les satisfactions nouvelles qu'on lui demandait. La paix fut enfin conclue aux applaudissements unanimes de la France.

Au mois de mars 1856, le second empire venait d'atteindre un de ces points culminants

où il est difficile de se maintenir; peut-être cependant eût-il plus aisément échappé aux périls qui le menaçaient, si nous eussions été moins prompts à perdre la mémoire de ceux dont nous avait si complaisamment sauvés la fortune. Les hasards de la guerre ne sont pas un vain mot; l'héroïsme du soldat et l'élan populaire ne suffisent pas pour les conjurer. Les gros bataillons eux-mêmes ne font pas le sol inviolable; du moins faut-il, quand on le peut, mettre les gros bataillons de son côté. Nous nous étions engagés dans l'expédition de Crimée avec une méfiance exagérée de nos forces; vainqueurs, nous tombâmes dans un excès contraire. Heureux ceux qui peuvent se dire : « Nous sommes restés innocents de cette ivresse ! » Il nous avait fallu plusieurs mois pour constituer en Crimée une armée de 80 000 hommes. Les premiers bataillons envoyés à Gallipoli avaient été formés d'emprunts faits à de nombreux régiments dont ils avaient pour ainsi dire épuisé la séve ; l'armée française en cette occasion, comme aux jours de la campagne de 1820 en Espagne, comme à l'époque de la révolution de juillet, n'avait nullement répondu, sous le rapport de l'effectif

immédiatement disponible, à l'attente du pays, on peut même dire aux espérances de l'administration. Il y avait donc dans l'organisation de notre état militaire quelque vice caché que des yeux exercés pouvaient seuls découvrir, et auquel il était indispensable d'apporter un prompt remède. La paix, en nous donnant le temps de nous recueillir, devait favoriser ces urgentes réformes ; nous n'avions pas d'intérêt plus pressant ; tous les autres avantages de la situation étaient vains, si devant les richesses accumulées on n'élevait un boulevard que jamais l'étranger ne pourrait franchir. Pour en arriver là, il y avait bien des idées chimériques à rectifier, bien des préventions injustes à vaincre ; cependant c'était à ce prix qu'une impitoyable fatalité avait déjà mis à notre insu la sécurité du pays. En dépit des rêveries qui ont su trouver un si funeste crédit parmi nous, l'histoire des nations sera longtemps encore l'histoire de leurs armées.

---

# CHAPITRE XI

CAMPAGNE D'ITALIE. — BLOCUS DE VENISE.

---

Le rôle de la marine française a été moins actif et moins brillant pendant la campagne d'Italie qu'il ne l'avait été pendant la campagne de Crimée. L'apparition de nos escadres dans l'Adriatique ne fut point toutefois un événement sans importance; elle mit un terme aux hésitations qui tenaient en suspens la conclusion de l'armistice de Villafranca, et prévint ainsi une conflagration générale. Nous savons aujourd'hui que cette conflagration eût amené, douze ans plus tôt, la ruine de la France. L'Adriatique avait été jusqu'en 1858 une mer à peu près fermée; le gouvernement autrichien mettait un soin jaloux à en exclure

les navires de guerre étrangers. J'y ai conduit deux fois une division détachée de l'escadre de la Méditerranée : la première fois, pour apporter au Montenegro l'appui de notre pavillon; la seconde, pour bloquer dans Venise l'escadre que commandait alors l'archiduc Maximilien. Il y a de singuliers rapprochements en ce monde. Pendant que nous étions mouillés à quelques milles du Lido, un aviso rapide osa sortir du port en plein jour et s'approcher à portée de canon de nos bâtiments. Nous le poursuivîmes jusqu'à l'extrême limite des hauts-fonds, et peu s'en fallut que nous ne lui fissions payer cher son audace. Si un seul de nos boulets l'eût atteint, il est probable que je n'aurais jamais fait le voyage de Vera-Cruz, et que la tragédie de Queretaro eût été épargnée à l'histoire.

L'archiduc Maximilien ne se piquait pas, en 1858, d'une bien vive sympathie pour la France. Notre première apparition dans l'Adriatique, l'agitation dont il nous supposait complices, l'avaient indisposé contre nous. Il ne craignit pas de s'en exprimer avec une franchise un peu rude lorsque, passant sur son yacht à Corfou, il y reçut la visite des auto-

rités consulaires. Le futur empereur du Mexique voyait dans la mission que je remplissais à ce moment sur les côtes de la Dalmatie le présage de celle dont je devais être chargé l'année suivante. Cette perspicacité eût fait honneur à son sens politique, s'il eût été vrai qu'en m'envoyant protéger le Montenegro, le gouvernement français avait déjà la pensée secrète d'affirmer un nouveau droit européen, et de remplacer le vieux principe de l'équilibre territorial par le principe des nationalités. L'idée chevaleresque qui nous conduisit à Raguse était loin, suivant moi, de cacher des vues au ssivastes. Nous venions de sauver l'empire ottoman; nous ne voulions pas lui permettre de devenir oppresseur à son tour. Ce n'était pas pour appesantir le joug sous lequel gémissaient les populations chrétiennes que nous avions arrêté l'ambition de la Russie. Il ne pouvait nous convenir d'être, au XIX<sup>e</sup> siècle, le champion arriéré de l'islamisme. Pour légitimer notre victoire, il fallait la rendre féconde. Le premier prix dont le sultan devait payer le secours que nous lui avions prêté, c'était l'émancipation graduelle des provinces qui subissaient encore les injustes rigueurs de la

conquête. Tel était le vœu de la France ; telle fut, au lendemain de la paix de Paris, la politique du second empire.

Nous étions cependant à peine rentrés à Toulon, après un séjour de six mois sur la rade de Raguse, que les événements semblèrent donner raison aux prévisions soupçonneuses de l'archiduc. L'horizon jusque-là si serein, commença, pour les yeux les moins clairvoyants, à se charger de nuages. Ces nuages, qu'un souffle pacifique avait en partie dissipés, grossirent tout à coup. Une alliance de famille présagea l'alliance de deux peuples. Deux mois plus tard, la glorieuse campagne de 1859 était commencée. Je reçus l'ordre de partir pour l'Adriatique avec deux vaisseaux et une frégate. Le chemin de fer de Trieste à Venise ne se prolongeait alors que jusqu'à Udine ; les renforts, les approvisionnements, qu'on expédiait à l'armée autrichienne, devaient prendre à Trieste la voie de mer. Six frégates à vapeur et un certain nombre d'avisos étaient affectés à ces transports ; nous avions mission de les interrompre en obligeant les navires qui les opéraient à se renfermer dans Venise.

Les officiers de l'escadre autrichienne étaient

pleins d'ardeur; c'étaient déjà les vaillants officiers qui devaient triompher à Lissa. Ils demandaient à tenter une sortie et à nous faire lever un blocus qui les humiliait. L'archiduc ne crut pas qu'il fût sage d'aventurer une flotte qu'on avait eu tant de peine à créer, et que l'Autriche, si elle la perdait, ne se déciderait jamais à reconstruire. Il préféra s'inspirer de l'exemple des défenseurs de Sébastopol et appliqua tous ses soins à nous interdire l'approche de la ville. Le vaisseau le *Kaiser*, qui venait à peine de descendre des chantiers de Pola, était mouillé à l'entrée de la passe centrale. Au lieu d'en poursuivre l'armement, on prit toutes les dispositions pour le couler entre les jetées de Malamocco, et boucher ainsi le seul canal par lequel auraient pu s'introduire dans l'intérieur des lagunes des bâtiments d'un moyen tirant d'eau. Tout le cordon sablonneux qui s'étend du Lido à Chioggia fut couvert de batteries; des canons furent montés sur les îlots qui émergent au-dessus des bancs entre lesquels il faut circuler pour se rendre de Malamocco à Venise; les canaux furent garnis de mines sous-marines. C'est de Venise qu'a passé dans les États américains du sud cet art si ingénieux de défendre

l'accès des rades par l'établissement de torpilles, et c'est de l'Amérique que, par l'intermédiaire du capitaine Maury, il nous est revenu.

Aucun de ces préparatifs ne nous échappait; ceux que nous ne pouvions clairement discerner du pont ou des hunes de nos bâtiments nous étaient révélés par des communications qui nous arrivaient de toutes parts. Mon premier soin, une fois le blocus établi, avait été de chercher le moyen de correspondre avec le ministre. Par Rimini, Ferrare et Livourne, nous pûmes recevoir des lettres et même des transmissions télégraphiques. La frégate qui faisait partie de la division et un aviso qui m'avait été envoyé furent employés à maintenir de constantes relations avec Paris. Toute une flottille de bateaux romains nous apportait des bestiaux et des légumes frais; nos machines distillatoires nous fournissaient de l'eau en abondance; nos prises nous avaient procuré 3 000 tonneaux de charbon, et avaient en partie renouvelé nos vivres. Nous pouvions, sans rien demander au port de Toulon, tenir ainsi le blocus jusqu'à l'hiver (1).

(1) Voir à l'*Appendice :* Extraits de la correspondance du contre-amiral commandant en chef la division de l'Adriatique.

Toutefois on ne tarda pas à pressentir que les opérations de cette campagne ne seraient pas conduites avec la prudente lenteur qui préside aux guerres de siége. L'armée française n'avait pas ouvert la tranchée devant Plaisance ou devant Pavie; elle s'était portée par une marche de flanc sur Novare sans se laisser arrêter par ce nom de sinistre augure. La bataille de Magenta était livrée, le Tessin franchi, et nos troupes marchaient sur Milan. Ce fut un coup de foudre, jamais la stratégie n'avait eu d'inspiration plus hardie. A partir de ce moment, il fut évident que les événements allaient se précipiter. Les difficultés n'appartenaient plus à l'ordre matériel; elles devaient apparaître surtout après la victoire. L'Italie tout entière s'était associée avec trop d'enthousiasme à notre triomphe pour qu'il nous fût permis d'en modérer les conséquences. Ce n'était pas le Milanais que nous avions affranchi, c'était la péninsule. Il nous arrivait devant Venise des émissaires de toutes les villes des Légations, les uns ardents, vieillis dans les sociétés secrètes, demandant «à être soldats pour devenir citoyens,» les autres, moins résolus, intimidés encore par l'ascendant séculaire de l'Autriche, très-désireux

de ne pas ensanglanter la révolution, mais révolutionnaires cependant, et presque au même degré que les adeptes du carbonarisme. Leurs inquiétudes se trahissaient par cette phrase : *questi Crovati sono tàn prepotenti.* Leur programme était dans ce vœu : il faut chasser l'étranger, *con plausi e battimani.* L'ambassadeur de France à Rome m'avait mis en garde contre ces démonstrations ; je n'avais d'ailleurs aucun désir de les seconder. Ma mission avait été très-nettement définie ; j'entendais n'en pas sortir. Je devais bloquer Venise jusqu'au jour où M. le vice-amiral Desfossés amènerait devant ce port des forces assez considérables pour l'attaquer. On comptait employer, pour arriver sous les quais de la place Saint-Marc, les batteries flottantes et les canonnières qui avaient réduit le fort de Kinburn. Les moyens d'action étant les mêmes, il eût été puéril d'espérer que le succès serait aussi facile, car les deux entreprises ne se ressemblaient guère. J'ai tout lieu de penser que, si les places du fameux quadrilatère eussent arrêté nos troupes sur les bords de l'Adige, Venise et ses lagunes auraient pu arrêter plus longtemps encore nos vaisseaux et notre flottille au fond du golfe. La résistance au

contraire s'évanouissait comme par magie le jour où la grande armée autrichienne était forcée de battre en retraite.

L'armement qu'on préparait à Toulon avait demandé plus de temps qu'on ne l'avait prévu. Je fus enfin avisé que l'expédition était prête, qu'elle allait partir et se rallier dans le port d'Antivari. Pendant qu'elle accomplissait cette traversée, et qu'arrivée au lieu du rendez-vous elle y renouvelait son approvisionnement de charbon, nos aigles victorieuses ne s'arrêtaient pas; la bataille de Solferino achevait l'œuvre de Magenta. L'aviso qui stationnait à Rimini apporta devant Venise une dépêche destinée à l'amiral Desfossés; une heure après, cet aviso faisait route pour Antivari. Non-seulement il n'y trouva plus la flotte, mais il ne la rencontra même pas sur son chemin. Il passait à l'ouest de Lissa pendant que l'amiral Desfossés remontait vers le nord et longeait la côte de Dalmatie. Ne croyant pas la crise aussi prochaine, désirant d'ailleurs, avant de s'engager dans des opérations plus sérieuses, s'assurer la possession d'un port de dépôt et de refuge, l'amiral s'était détourné de sa route pour aller s'emparer du port de Lossini. Ce fut là que le rejoignit l'aviso

envoyé à sa recherche. La dépêche confiée à ce bâtiment émanait du quartier-général de l'armée française ; elle prescrivait d'attaquer sur-le-champ. L'insurrection vénitienne n'attendait, disait-on, qu'une démonstration de la flotte pour agir ; malheureusement cet ordre si pressant avait été dirigé du quartier-général sur Paris. De Paris, il était venu à Rimini par Livourne ; de Rimini, il avait dû faire le tour de l'Adriatique pour arriver à sa destination. Les cinq jours qu'il avait passés en voyage l'avaient rendu inutile ; au moment où l'amiral Desfossés appareillait de Lossini, résolu à combattre dès le lendemain, un nouveau messager lui apportait la nouvelle de la suspension des hostilités. La paix n'était pas conclue, mais les préliminaires en étaient arrêtés ; il semblait peu probable qu'elle ne succédât pas promptement à l'armistice. On peut juger quel fut le désappointement de l'escadre, et cependant je ne sais trop si l'intérêt du pays ne fut pas mieux servi par cette déception qu'il ne l'eût été par un glorieux effort dont on ne pouvait garantir le succès. C'était la crainte qu'inspirait l'expédition de la flotte, dont l'entrée dans l'Adriatique venait d'être connue, qui avait décidé l'Autriche

hésitante à souscrire à la trêve qui lui était offerte. Si le résultat d'une première attaque eût été moins décisif qu'on ne l'espérait en France et qu'on le redoutait à Villafranca, nos ennemis n'auraient pas manqué de reprendre courage, et la guerre eût vraisemblablement continué. Elle aurait pu continuer aussi le jour où l'Autriche n'eût plus eu par la paix les États vénitiens à sauver. Or il fallait la paix à la France abandonnée à cette heure par la Russie, pressée par l'Angleterre, menacée par l'Allemagne, inquiétée par l'esprit révolutionnaire qui gagnait malgré elle toute l'Italie. Les esprits exigeants ont pu trouver cette guerre écourtée, les hommes sages l'ont trouvée d'autant mieux conduite qu'une heureuse inspiration sut la terminer à propos.

(1) Voir à l'*Appendice* le blocus de Venise.

## CHAPITRE XII

### LE PROGRAMME NAVAL DE 1857.

La marine qui avait fait la campagne de Crimée était l'héritage d'un autre gouvernement; celle qui eût été appelée à seconder l'armée d'Italie, si une paix trop prompte ne fût intervenue, pouvait, à plus d'un titre, être revendiquée par l'empire comme l'œuvre de son initiative et de sa sollicitude. C'est dans les cinq ou six premières années du règne que se sont accomplies les réformes qui ont constitué la marine d'aujourd'hui. J'essayerai d'exposer brièvement ce travail d'une administration à laquelle on n'a peut-être pas rendu assez com-

plétement justice ; l'examen que j'en ferai me conduira naturellement à envisager la situation présente.

Il était généralement admis que l'empire sacrifiait la marine à l'armée, qu'il tenait cet intérêt comme secondaire et ne lui accordait qu'une attention distraite. La vérité eût plutôt été dans l'affirmation contraire. Je ne sais si l'armée française a beaucoup gagné depuis la campagne de Crimée, mais je puis affirmer que, de 1852 à 1870, la marine avait pris en France un développement qu'on eût pu, sous bien des rapports, trouver excessif. Nos arsenaux avaient triplé d'étendue, nos ateliers étaient des monuments que nous aurait enviés le siècle du grand roi. Notre flotte, presque l'égale de celle de l'Angleterre, avait laissé en arrière toutes les autres. Malheureusement ces richesses sont promptes à dépérir, et il faudra sagement administrer notre fortune pour que quelques années n'en fassent pas des ruines.

J'ai entendu un illustre maréchal comparer la marine française à un météore. Plus d'une fois en effet cette marine s'est éteinte au moment même où elle venait de briller du plus

vif éclat. C'est qu'elle a toujours été la première à souffrir du désarroi financier ; un semblable danger la menace encore. Pour conjurer ce péril, il ne suffit pas d'implorer d'irréalisables augmentations de crédits ; il faut avant tout fermer les issues par lesquelles s'épancherait, sans profit direct pour la flotte, le budget restreint qui va nous être alloué. Il importe donc de bien définir ce qui, dans notre organisation, est vital et ce qui n'est qu'accessoire. Il faut plonger nos regards au-dessous de la surface et aller chercher dans la marine qui nous a été léguée les bases fondamentales, ce que j'appellerai les *institutions nécessaires*. Voilà ce qu'il faut reconnaître, voilà ce qu'il faut sauver.

Après la conclusion de la paix de Paris, l'occasion était unique pour entreprendre une organisation nouvelle et définitive de la marine française. L'état des finances permettait d'établir le budget des dépenses navales sur une base assez large pour satisfaire une ambition contenue dans de justes limites. Cette ambition ne devait pas aller jusqu'à prétendre au premier rang, mais elle devait se proposer d'occuper incontestablement le second. Ce n'est qu'en ré-

glant ses désirs qu'on parvient à fonder quelque chose de durable. Un établissement exagéré ne résiste pas aux premiers embarras qui se produisent, et ce n'est rien d'avoir étonné le monde par le déploiement de ses forces, si l'on n'est pas en mesure de les entretenir. On excite ainsi chez les autres peuples des ombrages, dans son propre pays une présomption et des aspirations funestes. Il était donc sage, je dirai même indispensable, de ne pas vouloir disputer à l'Angleterre l'avantage du nombre. C'était la seule supériorité qu'on dût lui concéder. Pour tenir sur les mers la place à laquelle nos ressources de tout genre nous faisaient un devoir d'aspirer, nous avions deux moyens infaillibles : n'admettre dans la composition de notre flotte que des navires dont les qualités ne fissent aucun doute, — assurer par tous les détails de notre organisation une célérité exceptionnelle à nos armements. Nous pouvions ainsi inspirer un certain respect à l'Angleterre même, car au début d'une guerre nous lui aurions opposé, en la primant de vitesse, des forces à peine inférieures aux siennes. Ce programme était simple. Il en fallait écarter tout plagiat inintelligent du passé.

Il n'est point de pays où l'on fasse un plus grand abus qu'en France du fétichisme qui s'attache encore à certains noms. Quand Colbert créa la marine française, il s'inspira des besoins du moment ; les procédés qu'il employa n'eussent pas été les mêmes s'il eût vécu à notre époque. En 1668, tout était exclusion, corporation, privilége. Sans colonies, il n'y avait point de commerce extérieur, sans commerce pas de marine militaire. En 1856, de nouvelles doctrines préparaient la liberté des échanges et l'abolition du pacte colonial; les progrès de la marine à vapeur tendaient à faire de la flotte une armée. Il était donc inutile de subordonner le développement de nos forces navales à des considérations étrangères.

L'ambition coloniale n'a pas été favorable aux destinées du second empire. Pendant dix ans, nous avons été distraits par des diversions regrettables de la seule question qui eût dû nous occuper. Quelle eût été, au bout de ces dix années de paix, notre puissance, si nous les eussions employées à nous préparer à la lutte qui devait avoir notre existence même pour enjeu ! Il était difficile de ne pas payer ce tribut aux idées du passé. L'ambition coloniale ne fut

pas désavouée par la France, nous y applaudîmes au contraire tant que nous la vîmes couronnée par le succès, et cependant, heureuse ou malheureuse, cette ambition n'en était pas moins un anachronisme. Les comptoirs asiatiques semblent, il est vrai, encourager encore les partisans du système qui s'écroule; mais ces colonies sont les sommets d'un monde à demi submergé, le flot montant les viendra couvrir à leur tour. Il s'opère, depuis quelques années, d'étranges transformations dans l'extrême Orient. Nous avons mis la main dans la ruche, et nous avons éveillé les abeilles. Tout établissement possédé par l'Europe dans ces mers lointaines doit se sentir menacé. Je ne conseillerais certes pas de faire succéder à la politique d'expansion la politique d'abandon ; il faut avoir plus de suite dans les idées ; mais il importe, j'en suis très-convaincu, de se tenir en garde contre des espérances chimériques. Il ne reste plus aux colonisateurs qu'un privilége : ils supportent seuls les frais d'une administration dont les autres pavillons profitent. Sur le terrain défriché, chacun vient s'établir avec un droit pareil. Il n'est plus de débouchés que le travail national ne puisse s'assurer par la supériorité de son indus-

trie. L'Inde, les Philippines, la grande île de Java, s'il fallait les conquérir aujourd'hui, absorberaient plus d'or qu'elles n'en laisseraient refluer vers la métropole. Où trouver d'ailleurs dans le monde encore inexploité des populations qu'un prosélytisme ardent puisse étreindre et assimiler à la race conquérante, comme celles dont la ferveur religieuse de l'Espagne a su faire en quelques années non-seulement des chrétiens, mais des Espagnols ? Où rencontrer une aristocratie féodale pareille à celle des zemindars hindous ou des régents javanais pour pressurer au compte du maître européen la foule asservie et résignée qui féconde le sol sans oser prétendre à en garder les produits ? Des conquérants, sceptiques comme nous le sommes, ne sauraient se flatter de renouveler les conversions presque miraculeuses du XVI<sup>e</sup> siècle.

L'avenir colonial, sous quelque forme qu'il se présente, ne m'apparaît donc qu'environné de nuages. Il n'existe plus heureusement de relation intime entre le progrès colonial et les facultés maritimes du pays. Confondre les dépenses des colonies et celles de la flotte serait moins que jamais de saison ; en 1857, on eut l'excellente idée de les rendre distinctes en con-

stituant à côté du ministère de la marine un ministère des colonies. Il est fâcheux qu'on ait altéré la simplicité de cette réforme et qu'on l'ait ainsi rendue peu durable en donnant au nouveau ministère, avec les établissements transatlantiques, l'Algérie, que sa proximité et son importance conseillaient d'assimiler dès lors aux départements français. De plus, on voulut laisser à la marine, ou, pour mieux dire, la marine commit la faute de revendiquer la charge de l'armée coloniale, de sorte que nous perdîmes une merveilleuse occasion de voir enfin clair dans notre budget. Il n'en est pas moins remarquable que la plupart des progrès réalisés par la marine impériale datent de l'époque où, par suite de la séparation des deux ministères, son sort avait cessé d'être étroitement associé à celui de nos possessions d'outre-mer.

Le premier ministre qui avait été placé à la tête du département de la marine n'avait pu donner à sa pensée ardente tout l'essor qu'il eût voulu lui faire prendre. Les nécessités de la guerre avaient réclamé ses premiers soins, et la mort l'avait surpris au milieu de projets grandioses, mais à peine ébauchés. L'empereur le remplaça par un homme froid, profondément

honnête et qu'une longue expérience avait mis au courant de toutes les parties de notre service. L'amiral Hamelin a laissé une trace féconde de son passage aux affaires. On n'eût pu à coup sûr appeler l'ancien commandant en chef de l'escadre de Crimée un novateur ; mais, à l'heure où le département de la marine fut remis en ses mains, tout ministre, quelque circonspect et prudent qu'il pût être, était tenu d'innover. L'ancienne constitution de notre établissement naval n'était plus d'accord avec les conditions dans lesquelles allait se développer une marine qui n'avait que de rares analogies avec la marine du passé. L'âge de fer avait succédé à l'âge du bois et du chanvre. Le premier monument qu'on édifiait autrefois dans un port était une corderie ; aujourd'hui on commence par y établir des forges et des ateliers d'ajustage. Ce sont des machines qui taillent, qui percent et qui rabotent. Quand le navire est à flot, ce sont encore des machines qui le conduisent. La force musculaire de l'homme, son agilité, sont moins souvent en action que son intelligence. En somme, la marine, personnel et matériel, était une œuvre à reprendre jusque dans ses fondements. Il est à regretter qu'on ne l'ait

pas compris, et qu'au lieu d'un travail d'ensemble on n'ait voulu entreprendre que des révisions successives et partielles. Cependant, de toutes ces élucubrations auxquelles il me fut donné de prendre une part assez active, il sortit une réforme générale dont je me bornerai à esquisser les principaux traits.

Le matériel naval fut d'abord divisé en trois catégories : la flotte à voiles, destinée à disparaître dans un temps assez court ; la flotte transformée, matériel de transition qu'on se proposait d'entretenir sans le renouveler ; enfin la flotte de l'avenir, dont le chiffre fut fixé à 150 bâtiments de combat. De ces 150 navires, 40 devaient être des vaisseaux de ligne ou des unités équivalentes. C'était là un programme très-sérieux et qui tendait à placer nos forces navales sur un pied des plus respectables. Un crédit de 292 millions réparti en quatorze annuités fut alloué au ministre pour le réaliser. Ce crédit était tout à fait indépendant des 150 millions du budget normal. Malheureusement une portion notable devait en être absorbée par la construction de navires dont l'existence parasite menaçait de se développer aux dépens de la substance même de notre flotte de guerre. Les

vaisseaux transformés n'avaient pas suffi aux partisans des transports militaires ; il leur avait fallu toute une flotte spéciale, capable de recevoir à un jour donné 40 000 hommes, 6000 chevaux et 18 000 tonneaux d'encombrement. Cette flotte semblait une charge insignifiante pour notre budget dans un temps où les budgets pouvaient être illimités ; mais, pour peu que la source où chaque département puisait à pleines mains vînt à tarir, nous n'avions plus que le choix de laisser dépérir un matériel dont aucune autre nation maritime ne s'était imposé l'entretien, ou de sacrifier à un intérêt secondaire nos instruments de combat.

Dans le plan adopté en 1857, il y eut à mon sens, en même temps qu'une idée juste, — celle de limiter à un petit nombre de navires rapides notre état militaire, — deux idées fausses, dont les conséquences eussent été des plus funestes, si une guerre maritime eût appelé nos ports à faire un effort sérieux et à montrer ce qu'étaient devenus les millions qu'on leur avait donnés. Ces idées peuvent encore avoir cours et l'on ne saurait trop protester contre les tendances qu'elles encouragent. La première attribue à la marine pour rôle principal le transport d'une armée

sur le littoral ennemi, tandis que c'est l'occupation de la route maritime qui est le point essentiel. La sécurité du trajet garantie, les flottes marchandes suffiront pour l'accomplir. La seconde pensée, que je ne voudrais pas laisser prévaloir, consiste à établir une connexité, qui va jusqu'à la confusion, entre les dépenses afférentes au renouvellement de la flotte et cette classe de dépenses, nommées *improductives*, qui concernent plus particulièrement les armements. Ces deux réserves faites, on ne peut nier que la rénovation de notre marine n'ait été conçue avec une certaine hauteur de vues. Du même coup cette marine fut lancée avec une audace extrême dans des voies inconnues. Les batteries flottantes de Kinburn se trouvèrent converties en navires de haut bord. La cuirasse n'avait jusque-là revêtu que des masses informes; elle s'appliqua sur les flancs de frégates auxquelles elle n'enleva rien de leur rapidité ou de leurs qualités nautiques. L'empire était jeune alors. Ceux qui le servaient avaient encore l'élan, l'enthousiasme, la foi dans ses destinées; ils cherchaient et osaient beaucoup. Aucun projet d'agression immédiate n'inspirait, je crois, cette ardeur; néanmoins, avant même que la

flotte fût construite, on s'occupa de trouver le moyen de la tenir constamment disponible. Ce fut la seconde partie de l'œuvre entreprise par l'amiral Hamelin.

---

## CHAPITRE XIII

PARTAGE DE LA FLOTTE EN DIVERSES CATÉGORIES. — CRÉATION DES COMPAGNIES DE SPÉCIALITÉS.

Les navires ne vieillissent plus sur les chantiers ; ils en descendent pour recevoir leur machine aussitôt que leur coque est terminée. Le dépérissement annuel s'est considérablement accru par cette nouvelle situation. Si l'on ne construisait chaque année un certain nombre de navires, au bout de dix-huit ou vingt ans la flotte n'existerait plus ; encore, pour lui assurer cette durée, faut-il qu'on l'entretienne. Tout budget qui vise à ne pas laisser décroître le matériel ne doit pas seulement prévoir les dépenses qu'exigeront les construc-

tions neuves ; à côté de ce fonds de renouvellement, il doit inscrire un autre fonds spécial destiné à l'entretien. On construirait deux ou trois navires de plus tous les ans, si la marine à flot n'exigeait des soins très-coûteux de conservation, des radoubs complets et une foule de menues réparations. On se figurera aisément quel dut être l'embarras du ministre, lorsqu'à la fin de la guerre de Crimée il vit affluer dans nos ports tous ces navires qu'on devait désarmer et qu'on ne pouvait cependant laisser à l'abandon. Alors même qu'elle a cessé de fonctionner, la machine a encore besoin du mécanicien ; seul le mécanicien peut la lubrifier, la graisser, la polir, seul il peut prendre charge de tant de millions qui sommeillent. Le gardien traditionnel qui suffisait aux bâtimens à voiles préserverait mal les organes délicats du navire à vapeur ; un repos trop prolongé rouillerait les articulations de ces appareils ; une main maladroite n'essayerait pas de les mettre en mouvement sans s'exposer à les briser ou à les fausser. La première pensée de l'amiral Hamelin fut de mettre ces trésors sous la garde d'un personnel aussi réduit que possible, suffisant toutefois pour les garantir

d'une dépréciation trop rapide. Il substituait ainsi à la position de désarmement une position intermédiaire à laquelle il voulait donner le nom de réserve. C'était en effet une réserve dans toute la force du terme que cette flotte à laquelle on conservait la portion la plus intéressante de ses cadres. Cette flotte n'avait plus qu'à compléter ses équipages, qu'à embarquer ses poudres et ses vivres pour se trouver en mesure de prendre la mer; mais, quand on en vint à supputer la dépense qu'entraînerait ce mode d'entretien, on recula effrayé. Les ports du Nord firent aussi entendre leurs réclamations; ils représentèrent qu'en voulant maintenir un état de préparation trop avancé, on s'exposait à faire campagne avec un matériel demi-usé qui serait loin de valoir celui qu'on eût gardé à l'abri dans les magasins. Sous le ciel du midi, on n'avait point de semblables inquiétudes; le port de Toulon n'élevait aucune objection contre la position de disponibilité immédiate. Le ministre prit le meilleur parti. Il partagea la flotte de réserve en autant de catégories qu'il lui en fallait pour pouvoir toujours rencontrer sur ce clavier la note juste, c'est-à-dire la situation qui répondît exacte-

ment aux nécessités du moment et aux convenances diverses des ports.

L'ancienne marine ne connaissait que deux situations, l'armement ou le désarmement. La nouvelle vit instituer la préparation d'armement, la commission de port, la disponibilité de rade, le demi-armement, enfin l'armement complet. Le demi-armement répondait surtout à cette période inconnue jusqu'alors dans la vie du navire, mais qui précède inévitablement aujourd'hui son admission dans les rangs de la flotte, je veux parler de la période des essais. Le montage de la machine exige cinq ou six mois de travail ; le navire peut rester tout ce temps en préparation d'armement, c'est-à-dire avec un état-major qui surveille l'opération importante à laquelle il ne participe que par son contrôle, et avec un équipage dont la tâche se borne à mettre le bâtiment en état de sortir du port ; mais dès que la machine est montée, le fournisseur impatient vient réclamer le remboursement de ses avances. On ne peut songer à le satisfaire avant d'être complétement édifié sur la valeur de l'appareil qu'il nous livre. Quels que soient les embarras du budget, quel que soit le désir du ministre de diminuer les

frais des armements, il faut pourtant armer ce navire tenu en suspens et l'envoyer éprouver sa machine à la mer. Un demi-équipage suffira pour ces épreuves ; seuls les mécaniciens et les chauffeurs seront au complet. Un ministre de la marine a donc constamment trois flottes sur les bras : la flotte en cours de campagne, la flotte en réserve, et cette flotte en essai qui, par suite du résultat incertain des expériences, des réparations, des retouches, des entrées multipliées au bassin, est incontestablement la plus propre à déconcerter les prévisions financières. Tout n'est pas calcul rigoureux, il s'en faut de beaucoup, dans l'établissement d'un budget ; on doit toujours y faire une très-large part aux mécomptes. L'important, c'est qu'on ne puisse, comme on n'en serait que trop souvent tenté, aligner ses chiffres aux dépens des constructions neuves. La sincérité n'est pas seulement le premier devoir d'un ministre, c'est aussi la meilleure de ses garanties. On ne peut dans un budget faire l'obscurité pour les autres sans la faire un peu pour soi-même.

L'organisation du matériel n'avait pas demandé moins de cinq ans d'études. La solution

adoptée par l'amiral Hamelin parut répondre et répondait en effet à toutes les exigences. Le bon entretien de la flotte était assuré, et, ce qui n'était pas moins nécessaire, l'entente entre les ports et l'administration centrale était devenue facile. Un mot suffisait pour indiquer les intentions du ministre ; un mot disait tout en fait de dépenses autorisées et de préparatifs prescrits. L'œuvre avait su allier la clarté à l'économie ; on ne pouvait lui demander davantage. Ce n'était là pourtant que la petite question ; la chose réellement importante, c'était la constitution du personnel. Le navire étant donné, aucune nation maritime ne saurait se flatter de pouvoir, aussi rapidement que nous, le munir d'un équipage. L'inscription maritime est une force toujours prête, une réserve dont le recensement s'opère à chaque heure et que nous n'avons pas besoin d'exercer, car l'industrie même dont elle vit la tient constamment en haleine. Elle a son ban et son arrière-ban, les hommes de première et les hommes de seconde levée. Une portion de cette population, adonnée à la petite pêche, ne quitte pas le littoral ; l'autre est employée à la navigation au long cours. Cette portion pourrait être

compromise par une brusque déclaration de guerre, si les pêcheurs n'étaient là pour subvenir aux premiers armements qui doivent assurer son retour. Jamais ressource ne fut plus précieuse, et, — qu'on me passe le mot, — ne fut mieux aménagée. Il ne serait que trop facile d'en abuser, et nous l'avons durement exploitée quelquefois. Par bonheur, ce n'est pas notre seul moyen de recrutement; nous pouvons demander à ce fonds commun où l'armée puise son contingent annuel le tiers environ de nos effectifs. Aussi, lorsqu'il nous a fallu passer subitement du pied de paix au pied de guerre, les hommes ne nous ont-ils jamais manqué; mais des hommes, si nombreux qu'ils soient, ne sont pas un équipage. Si l'on prend, comme la chose semble naturelle, pour base de l'effectif attribué à chaque vaisseau, le rôle de combat, on verra qu'il est indispensable d'assurer à l'avance certains services spéciaux. Le gouvernement de juillet avait établi pour le service de l'artillerie une école flottante de matelots-canonniers; on donna une large extension à ce système. On voulut avoir pour chaque fonction des hommes d'élite préparés par une instruction préalable et pourvus, comme les

canonniers, d'un brevet de capacité. C'est ainsi que le port de Lorient fut chargé de former pour la flotte des matelots-fusillers, que celui de Toulon joignit au soin d'instruire nos chefs de pièce la tâche, comparativement facile, de dresser un certain nombre de jeunes gens à l'interprétation des signaux et aux menus détails du service de la timonerie. La création de ces deux spécialités était une excellente mesure. Il avait suffi, pour en réaliser la pensée, de reproduire, avec des altérations presque insignifiantes, une institution déjà en vigueur. La chose fut moins simple quand il fallut assurer le recrutement et la composition du personnel de nos machines. Un manuel d'examen fut arrêté, des concours semestriels furent ouverts aux candidats de tout grade, appel fut fait aux écoles de l'industrie aussi bien qu'aux écoles de nos ports, et cependant l'œuvre resta incomplète. On a dû y revenir à diverses reprises, on y reviendra encore avant de pouvoir se déclarer satisfait. En réalité, il ne s'agit de rien moins que de créer une marine dans la marine. Le rôle du mécanicien ne demeurera pas longtemps subalterne ; si le corps des officiers de vaisseau ne lui ouvre ses rangs, ce sera le corps

du génie maritime qui devra forcément lui faire place dans les siens. Toute autre solution ne sera qu'un palliatif, et ne tardera pas à paraître insuffisante.

J'ai passé successivement en revue les divers éléments dont se compose un équipage : les canonniers, les fusiliers, les timoniers, les mécaniciens. Je n'ai omis que les hommes chargés du service des hunes, ces matelots par excellence, si honorés jadis sous le nom de gabiers. On avait pensé, fort à tort selon moi, que la navigation marchande nous les fournirait suffisamment dégrossis, et que nous pourrions achever leur instruction en cours de campagne, en même temps que celle des *hommes de pont.* L'homme de pont, c'est la plèbe maritime, le cheval de poste « qui ne dit rien et qui fait tout marcher ». On le voit tour à tour sur les vergues occupé à serrer les voiles, un fusil à l'épaule ou un aviron sur les bras, un garant de palan, un balai ou un levier de canon à la main. Les progrès de la mécanique lui feront des loisirs; pour le moment, il n'en a guère. Sa spécialité consiste à prêter son concours à celle de tous les autres.

Le décret du 5 juin 1856 était une de ces

ordonnances qui, au temps de Colbert ou de M. de Choiseul, auraient vécu cent ans. Il nous assurait de bons matériaux d'équipages ; nous n'avions plus qu'à trouver le ciment qui les pût assembler. Ici peut-être se laissa-t-on entraîner un peu loin par le désir de hâter et de faciliter l'armement. On perdit un grand motif d'émulation en sacrifiant la cohésion des équipages. Uniquement préoccupé de les former rapidement, on permit au désarmement de les dissoudre et de les jeter dispersés aux quatre vents de l'horizon. Cette disposition, qui sépare brusquement de vieux compagnons, des *pays*, habitués à supporter ensemble les ennuis du service et à mettre en commun leur amour-propre pour l'honneur du navire, est une disposition vicieuse; il y faudra remédier. Nous avions eu, sous le premier empire, les équipages de haut-bord, en d'autres termes le régiment naval; les dernières années de la restauration nous avaient légué les compagnies permanentes : le ministre n'admit en 1857 d'autre permanence que celle d'un cadre d'officiers et d'un cadre de sous-officiers destinés à embarquer à tour de rôle. Tout le reste fut soumis au licenciement et au fractionnement le plus absolu. Les ca-

sernes de nos ports, occupées naguère par les compagnies permanentes, servirent à loger les dépôts de spécialités, sorte de réservoir où l'administration alla puiser pour chaque vaisseau entrant en armement le nombre de canonniers, de fusiliers, de timoniers, de mécaniciens et d'hommes de pont réputé nécessaire. Je ne saurais approuver complétement un système contre lequel j'ai fait connaître mes objections; mais ce qu'on ne peut nier, c'est qu'avec ces trois institutions, — la flotte de réserve, les dépôts de spécialités, l'inscription maritime, — l'empire avait résolu, dans les conditions les plus complètes et en même temps les plus économiques, le problème de la prompte mobilisation. Aussi n'a-t-il jamais fait en vain appel à sa marine. De 1858 à 1870, il l'a maintes fois prise à l'improviste, tantôt lui demandant de transporter des armées de 25 000 à 30 000 hommes au delà des mers, tantôt lui prescrivant de mettre en quelques jours toutes ses ressources sur pied. La rapidité avec laquelle ces ordres ont été exécutés a frappé d'étonnement les nations étrangères. De toutes les forces vitales du pays, la marine est peut-être celle qui, en toute occasion, a le moins

trompé notre attente; il ne faut pas oublier, il est vrai, que nous n'avons pas eu à soutenir une guerre maritime. Et pourtant, si la France tient à garder son rang dans le monde, si elle veut faire un jour rechercher son alliance, c'est toujours cette épreuve décisive qu'elle doit avoir en vue, c'est pour se mettre en mesure d'en sortir avec avantage qu'il lui faut arrêter la constitution de sa flotte.

---

# CHAPITRE XIV

A QUOI PEUT SERVIR UNE MARINE? — CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES SUR LE MATÉRIEL NAVAL.

A quoi peut servir une marine? C'est la première question qu'un budget, et surtout un budget dans l'embarras, doit se poser. Je réponds sans hésiter : à occuper les grandes voies maritimes. L'occupation de la mer, ne fût-elle que temporaire, doit avoir, même dans une guerre continentale, des conséquences de la plus haute portée. C'est par là que les États du Nord en Amérique ont triomphé de la résistance des États du Sud; c'est par là qu'en Europe l'Angleterre a fini par user le premier empire; c'est par là qu'en Crimée nous avons vaincu la

Russie. On a beaucoup exagéré le dommage causé au commerce américain par quelques corsaires ; on a fait un bruit ridicule de la capture d'un navire de commerce français par une corvette allemande s'échappant, au cœur de l'hiver, d'un port inaccessible qui n'était plus bloqué. La suprématie navale la mieux établie ne saurait prévenir complétement ces déprédations. Sur mer aussi bien que sur terre, une armée victorieuse n'a pas de convois qui ne puissent être inquiétés ; mais quels résultats peuvent avoir de pareils coups d'épingle ? S'imagine-t-on que les prouesses de vingt *Alabamas* auraient pu retarder d'un jour la prise de Richmond ? Si c'est sur de tels souvenirs qu'on s'appuie pour nous recommander la guerre de course et pour réclamer le licenciement de nos escadres, je demanderai de mon côté qu'on veuille bien se placer un instant en face de l'hypothèse suivante. — Les armées de la France sont de nouveau rangées sur les bords du Rhin, les mers sont en tous sens sillonnées par nos frégates et par nos corvettes ; mais une flotte allemande croise devant nos ports, et nous n'avons pas de flotte à lui opposer. — Quelles seront les suites de cet état de choses ?

Toutes nos côtes seront tenues en alarme, tous nos ports demanderont des garnisons, toute notre population maritime sera exposée à tomber aux mains de l'ennemi. C'est le destin fatal des équipages de corsaires de terminer leur carrière aventureuse sur les pontons, et par corsaires j'entends les navires de guerre armés pour la course aussi bien que les écumeurs de mer équipés par la spéculation privée. Dans la guerre de 1778, on a vu nos croiseurs isolés succomber l'un après l'autre le jour où l'Océan a été momentanément abandonné aux escadres anglaises. C'est qu'il faut en effet considérer les escadres comme autant de places fortes mobiles d'où sortent avec une sécurité relative les colonnes volantes qui vont battre le pays aux alentours. Avant d'écumer les mers, je suis d'avis qu'il les faut balayer. Tant que le balai de Tromp restait arboré au grand mât de son vaisseau, les marchands d'Amsterdam et de Flessingue étaient tranquilles. Ils savaient que leurs pertes, s'ils en subissaient, seraient légères. La guerre de course peut être, je ne le nie pas, le seul refuge du plus faible : du moment que la disproportion des forces est par trop grande, il faut bien se disperser pour se

rendre moins saisissable; mais accepter ce programme *à priori*, sans savoir au juste quel est l'adversaire que le sort nous réserve, ce serait abdiquer follement devant telle puissance navale qui en est encore à naître. Quelle figure ferions-nous dans la Méditerranée, par exemple, si nous renoncions à y entretenir des escadres? Voudrions-nous, n'en ayant pas fait un lac russe, en faire un lac italien ou un lac espagnol? A moins que la fortune ne nous donne l'Angleterre pour ennemie, nous devons nous proposer de faire sur mer la grande guerre. Contre l'Angleterre même, ce genre d'opérations nous serait commandé le jour où de nouvelles complications viendraient modifier nos alliances. Je me place donc toujours sur ce terrain quand je veux étudier un plan de conservation pour notre flotte.

La flotte de combat qu'avait préparée l'empire était une flotte homogène; chacun des navires qui la composaient avait à peu près le même cercle d'évolution. Tant que le choc restera pour nos vaisseaux le grand moyen d'action, les combats de mer seront inévitablement des mêlées. C'est surtout dans les mêlées qu'il importe d'avoir des navires qui décrivent

des courbes sensiblement égales. Je ne crois pas cependant impossible de concilier la recherche du progrès avec les avantages qui résultent de l'uniformité des constructions. Dans l'escadre, deux ou trois navires accouplés forment l'unité tactique ; dans l'armée navale, cette unité devient l'escadre, c'est-à-dire le groupe composé de six navires au moins, de douze navires au plus. Chaque escadre doit manœuvrer isolément et d'une façon indépendante pour atteindre le but indiqué par les instructions du commandant en chef. On peut donc renoncer sans inconvénient à l'homogénéité de la flotte, pourvu que l'on conserve l'homogénéité dans chaque escadre. Ce programme paraîtra bien rigoureux encore à ceux qui trouvent la pensée de nos ingénieurs trop timide et leur imagination trop paresseuse. Nous avons heureusement d'autre matière à essais que les navires si coûteux dont se compose le corps de bataille de nos armées navales. Tout bâtiment qui n'est pas aujourd'hui l'équivalent de l'ancien vaisseau de ligne n'a besoin d'être astreint qu'à certaines conditions de force et de vitesse. Il n'appartient d'avance à aucun type ; il faut en faire une œuvre individuelle, signée par son auteur

et mise au monde sous sa responsabilité. C'est sur ce terrain que je voudrais provoquer l'audace des constructeurs. Le progrès dans notre architecture navale a procédé jusqu'ici par élans plutôt que par un effort continu ; de 1852 à 1857, le bond fut énorme. Toute notre jeunesse s'était passée dans des débats ardents où la science et la pratique n'avaient pu parvenir à se mettre d'accord. Un jeune homme parut, qui aimait notre métier, qui en avait l'instinct; nous le prîmes dans nos bras, nous le soulevâmes au-dessus des rivalités, des critiques et des barrières que de toutes parts on lui opposait; pour son début, il nous donna un chef-d'œuvre. Esprit original et fertile, ses productions se sont appelées successivement le *Napoléon*, l'*Algésiras*, la *Gloire*, le *Solferino*, l'*Océan ;* nous lui devons la marine dont nous sommes fiers à si juste titre. Cette marine est homogène parce qu'elle est sortie armée de toutes pièces d'un seul cerveau. Il est temps aujourd'hui qu'une inspiration nouvelle se produise; le même type s'est représenté trop de fois avec des modifications qui révèlent un arrangement ingénieux plutôt qu'une pensée créatrice ; nous attendons un autre *Algésiras*, c'est-à-dire un de ces navires dont l'apparition

soit un événement et un avénement (1). Dans l'*Algésiras*, ce ne fut pas seulement le navire qui fut une nouveauté, ce fut surtout la machine. La marine marchande se préoccupe peut-être moins que la nôtre du boîtier de la montre ; elle s'inquiète davantage du mouvement qu'on y enferme. Il y a beaucoup à apprendre de ces navigations à outrance où la rapidité de la marche se soutient pendant des semaines, où les traversées s'accomplissent avec une régularité qui ne se dément jamais. Quand j'aurai vu nos vaisseaux traverser l'Atlantique en compagnie d'un de nos grands paquebots, je les tiendrai quittes des autres épreuves qu'on leur fait subir. La science de l'ingénieur est devenue de nos jours très-complexe ; nous sommes loin de ces temps où les *maîtres de hache* se transmettaient à peu de frais les faciles secrets d'un art héréditaire. Dans l'ingénieur, le mécanicien aujourd'hui double le constructeur, je devrais dire qu'il le prime, car cette faculté est de beaucoup la plus rare et la plus nécessaire. On peut, grâce à l'étude, devenir constructeur ; il faut naître mécanicien.

(1) Voir à l'*Appendice* : le vaisseau *l'Algésiras*.

L'administration, — qu'on veuille bien le remarquer, — n'est pas en général aussi hostile au progrès qu'on le répète ou qu'on le suppose ; son extrême circonspection, qui l'attarde quelquefois, ne vient que des rigueurs impitoyables de l'opinion publique pour tout ce qui n'est pas du premier coup un succès avéré. Obtenons de l'opinion un peu plus d'indulgence, l'administration prendra moins ombrage des nouveautés ; il faut que l'opinion s'applique à donner, si je puis m'exprimer ainsi, au budget — du courage, au talent qui veut prendre son essor — des ailes. Nous avons plus que jamais besoin de viser à la perfection dans nos constructions navales, car on va certainement nous menacer de réduire le chiffre de nos bâtiments. Le chapitre de la solde est bien peu de chose, si on le compare à celui des approvisionnements généraux et des salaires d'ouvriers. C'est à la dotation du matériel qu'il faut s'adresser quand on veut obtenir des économies sérieuses ; mais encore faut-il que ces économies soient bien entendues. Il n'est pas si facile de les réaliser qu'on serait tenté de le croire. On ne peut, d'un jour à l'autre, mettre en grève les populations qui vivent du travail de nos chantiers. Il est

donc sur ce chapitre même des dépenses que l'on peut supprimer; il en est d'autres sur lesquelles il est dangereux de rien rabattre. Le procédé le plus sûr consiste à ne pas porter la cognée dans la forêt avant d'avoir marqué les arbres qu'on se propose de mettre à terre. En un mot, il ne faut songer aux réductions que lorsqu'on est en mesure d'affirmer le principe sur lequel on entend les régler; ce principe pour moi n'a jamais été douteux. Chaque fois que l'arsenal et la flotte seront en présence, qu'il faudra nécessairement immoler l'une ou l'autre, l'arsenal, je le déclare, aura tort à mes yeux. Le monument est fatalement destiné, dans ma pensée, à payer la rançon du vaisseau; il faut que notre orgueil national s'y résigne. Nous déploierons devant l'étranger moins de magnificence; qu'importe, si nous présentons à l'ennemi des forces qui ne soient pas sensiblement diminuées? Voilà le résultat auquel il nous faut parvenir. Je crois avoir suffisamment indiqué déjà comment, au point de vue matériel, il me paraît possible de préserver sans trop d'exigences notre état militaire; je n'ai pourtant abordé encore que la moindre partie de mon sujet. La plus importante, per-

sonne assurément n'en doute, est celle qui concerne l'organisme vivant de la flotte; c'est là surtout qu'un plan judicieux de conservation est nécessaire. J'exposerai brièvement celui que j'ai conçu, mais je dois confesser que j'ai dépassé quelquefois mon programme. Bien que le temps ne soit guère aux rêves ambitieux, je n'ai pu me défendre de chercher des perfectionnements et des améliorations jusque dans les institutions dont je demande avec le plus d'instance le maintien.

---

## CHAPITRE XV

### CONSTITUTION DU PERSONNEL DE LA FLOTTE, OFFICIERS ET ÉQUIPAGES.

---

La force de toute organisation militaire est dans les cadres. Cette vérité est devenue banale; il n'est peut-être pas inutile cependant de la rappeler. Si je n'étais certain que l'état-major de la flotte sera respecté, si je pouvais douter du traitement réservé à la classe non moins précieuse des officiers mariniers, je n'aurais pas eu le courage de m'occuper de l'avenir de la marine française, puisque bientôt il n'y aurait plus de marine en France; le zèle des commissions de finances me cause à cet égard peu d'inquiétude. Je suis moins rassuré du côté des

réformateurs : je crains certains projets qui me semblent empreints, je l'avoue, d'une inopportune imprudence. Au nombre de ces projets, je n'hésiterai pas à citer celui qui tendrait à la suppression du vaisseau-école, d'où sont sortis depuis quarante ans presque tous nos officiers. La marine ne doit pas sans doute se flatter d'échapper aux réformes qui deviendraient la conséquence d'une modification quelconque de notre état social, mais il serait assez singulier qu'on choisît pour la soumettre à de périlleuses expériences le moment où son éloge est dans toutes les bouches, et où plus que jamais nous la trouvons en possession de la faveur publique. J'admettrai, si l'on veut, une école d'officiers gratuite ; je ne comprendrais pas qu'on voulût se passer d'école.

Le mode de recrutement de nos équipages, pas plus que le mode d'éducation de nos officiers, n'appelle en ce moment de modifications sérieuses. Le service militaire devenu obligatoire pour tous, la durée de ce service partagée en deux ou trois périodes distinctes, vont soumettre la France entière au régime jusqu'ici exceptionnel sous lequel ont vécu, non pas depuis Colbert, mais depuis les dernières an-

nées du gouvernement de juillet, les populations qui se vouaient à l'exploitation de la mer. Si l'inscription maritime, telle que l'ont faite nos derniers règlements, demeure encore par certains détails un régime d'exception, ce sera par les priviléges qu'elle consacre bien plus que par les charges qu'elle impose. Je ne vois, pour moi, nul inconvénient à ce que la classe intéressante qui a si bien mérité du pays soit, pendant quelques années encore, une classe privilégiée. Elle est, depuis des siècles, habituée à vivre sous la main de l'administration; cette tutelle ne doit pas lui manquer trop brusquement. Ce qui fait le matelot français si discipliné, c'est le lien invisible qui le rattache au quartier d'où il est parti; on ne laisserait pas cette attache se rompre sans voir une grave perturbation se produire tout à coup dans notre service. Nous aurions le marin nomade des États-Unis; nous n'aurions plus cet enfant dévoué de notre littoral, ce matelot façonné dès ses premiers ans à l'obéissance, que garde à la patrie le souvenir du foyer domestique où l'attend le pain de ses vieux jours.

Ainsi je compte sur l'inscription maritime pour y trouver encore le fonds de nos équi-

pages; je compte sur le vaisseau-école pour donner à nos jeunes officiers l'instruction théorique dont le marin de nos jours ne peut plus se passer. Notre métier, je l'ai dit déjà, et je ne l'ai pas dit sans regret, était autrefois un instinct; il est devenu une science. Travaillons donc; travaillons sans cesse, puisque le succès ne doit plus être que le prix du travail. Si limités que puissent être les crédits qu'on nous accordera, je voudrais toujours en consacrer la majeure partie à l'instruction de nos officiers et à celle de nos équipages. On a imaginé bien des besoins maritimes factices : des stations destinées à protéger un commerce qui souvent n'existe pas, des surveillances diplomatiques qui ne résolvent pas la plupart du temps les complications qu'elles font naître. Ce qu'il y a de plus sérieux dans les armements de paix, c'est, à mon sens, ce qui peut préparer de bons armements pour la guerre. Les stations navales ne sont pas seulement inutiles, elles sont cruelles. Dans la vie d'un officier, au cœur de sa jeunesse, elles prennent parfois trois ou quatre années pour les vouer, sous un climat insalubre, à l'absence. On a proposé de remplacer la station par la circulation. C'est le vœu

général de la marine, j'y adhère sans réserve; je demanderai seulement que, parmi ces navires circulant autour du globe, il y en ait un qui soit spécialement chargé de nous fournir des gabiers brevetés. On ne saurait admettre que toutes les professions maritimes aient été jugées dignes d'une école spéciale, et que la fonction la plus importante en reste privée. Le gabier sera toujours l'homme le plus intrépide, le plus intelligent du navire. Le maître de manœuvre est, sans contestation possible, le premier des officiers mariniers; c'est à lui, non au maître canonnier ou au chef de timonerie, que nos ordonnances réservent le commandement, si tous les officiers venaient à disparaître. La spécialité des gabiers est la pépinière des maîtres de manœuvre; il y a donc à la fois justice et prévoyance à entourer le recrutement de cette classe précieuse de toutes les garanties qui assurent le bon fonctionnement des autres parties du service.

Les philosophes ont toujours considéré comme une œuvre difficile de faire de l'enfant un homme; il ne faut pas moins de soin pour faire de l'aspirant un officier. Si l'on me confiait un des jeunes élèves qui sortent du vaisseau-école

suffisamment imbus des premières notions du métier, et qu'on me chargeât de le conduire par la voie la plus fructueuse jusqu'au grade de lieutenant de vaisseau, voici par quelle filière je le ferais passer. Il aurait pour débuts deux ou trois tours du monde. Ces voyages l'*amarineraient*, sans faire encore de lui tout à fait un marin. S'il y avait un brevet de marin, comme il y a un brevet de canonnier, de fusilier et de mécanicien, il ne faudrait l'accorder qu'à celui qui joindrait à la science de la manœuvre la science du pilotage. Il m'a toujours semblé que la série de nos institutions ne serait complète que le jour où le pilotage aurait, aussi bien que l'artillerie et la manœuvre, son école. Cette école, sur quel terrain faudrait-il l'établir? Sur celui où toutes les difficultés de navigation seront réunies. De Bayonne à Dunkerque, on trouve à la fois brumes, courants et hauts-fonds; c'est là qu'il faut conduire nos timoniers et nos jeunes officiers. Les premiers y apprendront à surveiller la route du navire avec plus d'attention et plus d'intelligence; ils apporteront au service de vigie un regard plus pénétrant. Dans quelques parages que le sort les conduise, au bout de peu de temps ils pourront suppléer les

pilotes. Les seconds seront bientôt de force à s'en passer.

Cinq ou six années bien employées peuvent donner à un jeune officier une instruction dont il ressentira toute sa vie l'influence. Avant d'arriver aux grades supérieurs, il devrait avoir pris ses degrés aux diverses écoles que nous avons instituées pour former les spécialités de nos équipages ; il devrait être devenu fusilier à Lorient, canonnier à Toulon, mécanicien à Indret et à Brest. Parvenu au grade de lieutenant de vaisseau, il sera mûr pour la grande école, pour cette école où s'appliquent les connaissances acquises à toutes les autres ; je veux parler de l'escadre d'évolutions. Cette escadre, que M. de Clermont-Tonnerre réunit pour la première fois en 1825 dans la mer des Antilles, et qui, depuis cette époque, s'est rassemblée presque tous les ans dans la Méditerranée, est la source où nos officiers et nos équipages sont, de tout temps, venus retremper leur esprit militaire. N'eût-elle que cet avantage, l'escadre d'évolutions devrait être à tout prix conservée; mais une considération plus importante, s'il se peut encore, nous en commande impérieusement le maintien. C'est notre seule école de tactique. La marine la plus

tacticienne apportera un grand élément de supériorité sur le champ de bataille. Quand deux flottes se rencontreront, quand les lignes, après avoir fondu l'une sur l'autre, se seront pénétrées, la lutte ne pourra se continuer que par un brusque renversement de la route primitivement suivie. Cette manœuvre, presque inévitable, est de nature à causer entre les bâtiments d'une même armée plus d'un choc involontaire ; la composition homogène de la flotte, la symétrie des courbes de giration, atténueront ces risques ; l'habitude des mouvements d'ensemble les fera disparaître. Ce n'est pas dans la pratique des évolutions régulières, des passes géométriques, qu'il importe le plus de faire preuve d'un coup d'œil exercé ; l'habitude est bien autrement nécessaire, quand on veut acquérir l'aplomb qu'exigeront la plupart des mouvements de combat. Ni les navigations isolées, ni les simulacres d'escadres composés d'avisos ou de canonnières, ne constituent pour cet art difficile une école suffisante. Il faut apprendre à faire mouvoir dans un espace restreint des masses de 6000 ou 7000 tonneaux, qui ne peuvent venir en contact sans se broyer mutuellement. Il faut se faire aux émotions de ces

graves collisions, souvent imminentes ; il faut s'habituer à marcher de nuit aussi bien que de jour en ordre serré, savoir se grouper, savoir se répandre, présenter tantôt une masse compacte, tantôt des échelons successifs ; il faut surtout posséder la science indispensable, celle qui consiste à comprendre le chef à demi-mot, à surveiller les déviations de sa route, à s'inspirer de son exemple et à se passer de ses signaux. Tout le secret de la tactique navale est là. Il n'y a qu'une définition pour cette tactique : elle est l'art de se soutenir dans le combat et de ne pas s'aborder. Les plus habiles sont ceux qui peuvent encore combiner leurs efforts, quand la transmission régulière des ordres est devenue impossible (1). La dernière économie que la France doive faire, c'est donc, à mon avis, celle d'une escadre d'évolutions. Le jour où l'état de nos finances nous interdirait l'entretien d'un pareil armement, il faudrait que chaque année au moins, une campagne d'instruction, — ne durât-elle qu'un mois, — vînt préserver d'un complet oubli les précieuses traditions que nous

(1) Voir à l'*Appendice : Considérations générales sur la tactique navale.*

devons à un demi-siècle d'études. Avec des armements réduits, ni les embarquements d'officiers, ni les commandements ne pourront se prolonger aussi longtemps que par le passé. Si l'on admet, comme j'ai essayé de l'établir, qu'il y a en temps de paix peu de démonstrations de force nécessaires, qu'il faut surtout armer en vue d'aguerrir et d'instruire les éléments dont on aura besoin à l'heure des combats, on cherchera naturellement la combinaison qui peut le plus largement répandre l'instruction dans le corps entier de la marine. Cette combinaison me paraît s'indiquer d'elle-même ; il faut multiplier le nombre des campagnes et en abréger la durée.

Nous avons découvert récemment chez nos marins des aptitudes qu'autrefois on mettait en doute ; on les savait canonniers, on croyait qu'ils ne feraient jamais qu'une infanterie médiocre. Certes je suis de ceux qui veulent que l'on tienne avant tout notre métier en honneur, qui verraient avec peine le corps de la marine méconnaître son rôle et sortir de sa voie traditionnelle pour devenir une branche auxiliaire de l'armée ; je n'en ai pas moins constamment protesté contre une opinion qui ten-

dait à jeter le découragement dans nos corps de débarquement. Je suis heureux que les événements aient si bien montré ce que ces corps pourraient être ; l'action de nos flottes sur le littoral ennemi en deviendra plus efficace. Ne serait-il pas fâcheux qu'une escadre, ayant à sa disposition 5 ou 6000 hommes d'élite, ne fût pas toujours prête à exécuter par ses propres moyens un coup de main, une reconnaissance, une descente ? Toute réunion un peu considérable de navires devra tirer désormais de son propre sein les troupes dont elle aura besoin pour une opération quelconque de petite guerre. Il y a longtemps que j'expose cette idée aux officiers qui par leur âge sont appelés à la réaliser un jour ; je n'ai cessé de demander que le nombre des armes portatives distribuées à chacun de nos bâtiments fût sensiblement accru, que nos compagnies de débarquement fussent munies des objets de campement sans lesquels on ne peut les éloigner du rivage, qu'une section pourvue des outils les plus indispensables pour ébaucher un retranchement ou pour faire disparaître un obstacle, accompagnât toujours nos fusiliers mis à terre et nos obusiers de montagne. Ce que les flottes romaines, ce que les invasions

normandes ont pu faire, nos escadres, dès qu'elles ont nettoyé la mer, doivent être en mesure de le tenter. Quand chaque navire cuirassé portera sur ses flancs, comme je le crois indispensable, sept ou huit canots à vapeur, une escadre ne se montrera plus sur les côtes ennemies sans y semer l'alarme et sans y apporter la dévastation. Il serait superflu d'insister sur ce sujet; nous aurons dû aux malheurs que nous venons de subir la transformation de nos mœurs. Tout Français va devenir soldat; les vœux que je formais, il y a moins d'une année, sans me dissimuler les grandes difficultés qui pouvaient en ajourner la réalisation, se trouveront accomplis, si on laisse seulement la marine aller où la conduit la pente naturelle des choses.

Bien des gens s'étonneront de me voir exposer avec cette tranquille confiance un programme qui respire si peu le découragement; plus d'une fois mes amis ont raillé ce qu'ils se permettaient d'appeler « mes robustes espérances ». Nous verrons à qui d'eux ou de moi l'avenir se réserve de donner raison. Frappé du coup mortel, Charles XII porta, dit-on, la main sur la garde de son épée. Devons-nous, pour une blessure moins profonde que celles tant de fois infligées

à d'autres nations par nos armes, nous coucher dans la tombe et désespérer de la fortune de la France? Je ne sais ce qu'il adviendra, pendant la phase si critique que nous traversons, de l'organisation de notre armée; je crois pouvoir dire avec quelque assurance ce que doit être aujourd'hui celle de notre marine.

---

# CHAPITRE XVI

## LA FLOTTE DE L'AVENIR. — LES INSTITUTIONS NÉCESSAIRES

Pour arriver au but, il n'est pas indifférent de bien choisir son point de départ; le meilleur raisonnement ne conduira qu'à une conclusion fausse, s'il n'est pas appuyé sur un principe juste. Quel est le principe sur lequel il faut baser l'organisation de notre marine? Sur ce principe qui fut vrai de tout temps et qui l'est devenu cent fois plus aujourd'hui : la marine n'est ni dans les colonies, ni dans les arsenaux, elle est dans ce qui flotte. Il faut que les colonies aillent chercher ailleurs que dans notre budget le moyen de dissimuler ou d'aligner leurs dépen-

ses ; il faut que l'arsenal perde le sentiment de son importance, et devienne le très-humble serviteur du vaisseau. « Tous, tant que nous sommes ici, disait en 1837 l'amiral Lalande, alors préfet intérimaire à Brest, nous ne sommes que les serviteurs des serviteurs de Dieu. Nos ressources, nous ne les accumulons que pour les dispenser à ceux qui doivent s'en servir ; il ne faut juger un port ni par ses ateliers, ni par ses magasins, il faut le juger par ses armements. » Ce langage était sage, il contient dans sa brièveté tout un programme. Pour que les passions si naturelles au cœur de l'homme ne vinssent pas en gêner la pratique, je voudrais que l'histoire n'enregistrât jamais une bataille navale sans dire : Les vaisseaux qui ont combattu avaient été construits par tel ingénieur, armés par tel préfet maritime ; ils étaient commandés par tel amiral. Quant au ministre, tout succès doit tourner à sa gloire, et, quand une opération réussit, il est incontestablement le premier à récompenser (1). Le vainqueur n'est

(1) Ce n'est pas la première fois que j'émets cette idée. Je l'avais déjà affirmée comme un principe essentiel dans un discours prononcé à Saint-Tropez, le 4 avril 1866, à l'occasion de l'inauguration de la statue du bailli de Suffren. (Voir à l'*Appendice*.)

que son mandataire et son obligé. Pourquoi l'opinion s'empresse-t-elle de le lui donner pour rival? Compétitions mesquines qui n'enfantent certes pas de refus de concours, mais qui aigrissent les esprits et sont faites pour alarmer le patriotisme!

Quand on s'occupe d'un travail quelconque d'organisation, on serait tenté quelquefois d'envier le sort des nations chez lesquelles tout est à créer et qui n'ont pas à se débarrasser des ronces dont le temps a obstrué nos chemins. Il faut si peu d'argent pour avoir une flotte, et l'on peut tant dépenser dans une vieille marine sans être certain d'arriver à en posséder une! Au prix de deux années de nos anciens crédits, on construirait la flotte que nous a léguée l'empire. Cette flotte, il est vrai, durerait à peine vingt ans. Il faudrait donc avoir, en vingt années, épargné la valeur d'une flotte semblable. Ce fonds d'amortissement qu'on laisse s'écouler par des constructions annuelles, au lieu de l'accumuler dans nos caisses, constitue la base de ce qu'on appelle le budget normal. On n'en peut absolument rien retrancher, à moins de consentir à déchoir; mais, à mon sens, ce ne serait pas déchoir que de se borner à entretenir

soigneusement la flotte de transport sans la renouveler. Si l'on cherche des économies, en voilà une qui ne nous coûtera pas une notable diminution de puissance. Je crois pouvoir en indiquer une autre dont on reconnaîtra aisément l'importance. L'annuité de renouvellement dépend de la rapidité avec laquelle le dépérissement se produit. On en réduira considérablement le chiffre, si, dans les constructions futures, on remplace le bois par la tôle. Il est vrai que cette substitution ne se ferait pas sans exiger l'achat d'un nouvel attirail, sans inutiliser nos réserves de chêne, sans mettre à pied la plupart de nos charpentiers. La chose n'est donc pas aussi simple qu'elle le paraît au premier abord ; c'est une réforme à faire, mais il faut la conduire avec une extrême prudence. Quant aux ateliers, aux bassins, à cette marine de pierre qui, faite pour produire et pour desservir l'autre, la plupart du temps la dévore, il faut arrêter court son développement et se contenter de lui allouer un fonds d'entretien. Sur une dotation annuelle de 65 millions, le matériel doit nous fournir le moyen de sauver les institutions dont j'ai entrepris la défense.

La séparation du ministère de la flotte et de

la direction des colonies nous viendra aussi en aide. Je ne proposerais pas de créer, comme en 1857, un nouveau ministère; le département du commerce se chargera de régir des intérêts qui sont plus commerciaux encore que maritimes. Quant aux garnisons coloniales, elles appartiennent de droit au département de la guerre. Cette petite armée, qui grossissait sans cesse, aura tout à gagner à se confondre dans les rangs de la grande armée nationale ; les services qu'elle a rendus, l'intrépidité dont elle a fait preuve, lui valent bien assurément cet honneur. Attachée aux flancs de la marine, elle eût continué d'y végéter à l'état de corps auxiliaire ; il faut lui ouvrir un champ plus vaste et saisir l'occasion que nous avons laissée échapper, il y a quinze ans, de simplifier l'établissement de notre budget. Des officiers qui construisent, qui administrent et qui montent nos vaisseaux, des médecins qui soignent nos équipages, des aumôniers qui les instruisent et qui les consolent, il ne nous faut pas autre chose ; mais tout ce qui existe dans ces branches essentielles de notre service, officiers civils ou militaires, il nous le faut sans réduction aucune. La solde qui leur est allouée n'est qu'une goutte

d'eau dans l'océan budgétaire. Avec le prix d'une frégate cuirassée, on doublerait, on triplerait presque nos cadres. Le ministre qui a peut-être le mieux compris et le mieux défendu les grands intérêts qui lui étaient confiés, M. Hyde de Neuville, a prononcé sous la restauration une parole que l'on ne saurait trop méditer. « C'est sur les choses, a-t-il dit, et non sur les hommes qu'il faut faire porter les économies. » Qu'on impose un instant silence aux penchants envieux du cœur humain et qu'on descende sans parti pris au fond de la question, on verra que jamais vérité ne fut plus incontestable. On peut bouleverser bien des existences, ruiner l'organisation tout entière d'un corps, sans trouver à réaliser par des retranchements intempestifs la diminution de dépense que représenterait le charbon qu'il serait quelquefois si facile d'épargner.

Je désire vivement qu'on n'opère aucune réduction sur le chiffre des bâtiments qui doivent composer notre flotte de combat ; mais à quoi servirait de conserver cette flotte, si l'on désorganisait le personnel, sans lequel nos navires de guerre ne seraient plus qu'un luxe tout à fait inutile ? « La flotte, me dira-t-on, ne sera pas

réduite, mais les armements de paix seront diminués. Vos nombreux officiers vont donc se trouver sans emploi. Ce n'est pas leur ambition seule qui souffrira de cette inaction, ce sera leur instruction même. L'officier de marine ne se forme ni dans les camps, ni dans les ports. Il se forme à la mer. » Le remède à cet état de choses est facile ; il a déjà été appliqué dans les premières années de la restauration. L'Angleterre et les États-Unis y ont eu recours. Il faut admettre que l'officier naviguant sur les bâtiments du commerce, — sur les bâtiments des particuliers, disait l'ordonnance du roi Louis XVIII, — ne déroge pas. Il me semblerait même équitable de ne pas lui faire perdre les droits à l'avancement qu'il tiendrait de son ancienneté. En appliquant ici le principe du congé renouvelable, on s'assurera presque sans frais une réserve d'officiers, comme on a déjà, grâce à l'inscription maritime, une réserve de matelots.

J'ai vu depuis trente ans quelques-unes des idées dont je m'étais fait l'ardent propagateur obtenir, avec le patronage de l'opinion publique, droit de cité dans le domaine de l'administration. Pendant ces trente années, mes con-

victions se sont pliées, sans se démentir, au cours des événements et aux révolutions opérées par la science ; je les retrouve en 1872 à peu de chose près ce qu'elles étaient en 1842, ce qu'elles étaient en 1859 (1). Il en est sur lesquelles je pourrais, à la rigueur, accepter quelque compromis ; pour celles qui me semblent fondamentales, ni le malheur des temps, ni le goût des nouveautés ne sauraient m'arracher le moindre sacrifice. J'ai prononcé dans un des chapitres qui précèdent le mot d'*institutions nécessaires;* ces institutions, je les résume. La première est sans contredit l'inscription maritime, la seconde, l'ensemble de nos diverses écoles de spécialités, dans lesquelles il faut comprendre une école de gabiers et une école de pilotage; la troisième s'appelle l'escadre d'évolutions. Sauvez ces institutions, vous aurez sauvé la marine.

Si notre puissance navale n'était assise sur deux mers complétement séparées, ce n'est pas à Paris, c'est dans un de nos ports que je voudrais voir siéger l'administration centrale de la

(1) Voir à l'*Appendice* : « *De l'organisation militaire de la marine.* » (Extraits des *Guerres maritimes* et des *Souvenirs d'un amiral.*)

flotte. Il y a longtemps que nous avons pu nous en apercevoir. Ce fleuve qui emporte tout dans son cours emporte aussi les meilleures pensées du marin ; quand nous avons bu pendant quelques années les eaux du Léthé, le sentiment des nécessités maritimes devient chez nous moins vif; d'autres sujets occupent notre esprit, remplissent nos entretiens : nous cédons peu à peu à l'assoupissement moral qui nous envahit. La flotte abandonnée dérive au gré des flots, et nous courons le risque de la retrouver au milieu des écueils. Puisque le ministre ne peut vivre à Toulon ou à Brest, il faut du moins qu'il y vienne souvent; ce qui retrempera son ardeur excitera du même coup celle des autres. Qu'on le voie partout et qu'il apparaisse à l'improviste, sans pompe, sans fracas, dans nos arsenaux qu'il vivifiera de sa présence, sur les bâtiments nouveaux qu'on éprouve, au milieu des officiers et des équipages qu'on instruit. Les inspections qu'il passera ne seront jamais trop fréquentes; les travaux en seront mieux conduits et les avancements en deviendront plus judicieux. Il est peu de questions qui ne dussent être étudiées sur les lieux, soit par le ministre en personne, soit par les membres du conseil d'ami-

mirauté, soit par ceux du conseil des travaux. Combien d'avis négatifs et de fins de non-recevoir nous seraient ainsi épargnés! Quant aux affaires, on ne peut les traiter plus mal que par le télégraphe. Avec son obscurité d'oracle, ce fil mystérieux est le plus détestable instrument que l'administration ait jamais eu entre ses mains. Il a substitué la précipitation au travail, un dialogue fiévreux à des ordres et à des explications réfléchis. On ne peut tout voir, on ne peut tout faire par soi-même; le plus sage est alors de donner notre confiance tout entière à ceux qui voient et qui agissent. Pour un ministre, pour un commandant en chef comme pour un souverain, gouverner, c'est toujours choisir.

Je ne me suis occupé jusqu'ici que de conservation. Il faut bien comprendre cependant que, si nous faisions une halte trop brusque, nous serions de tristes conservateurs, car nous nous trouverions bientôt en arrière. La stagnation est aujourd'hui la pire des imprudences. Tout est en progrès : les navires, les machines, l'artillerie, tout jusqu'à la poudre. Les polygones d'expériences, les grandes usines appartenant à l'État ou subventionnées par ses commandes, sont aussi des institutions nécessaires. On

pourra cependant s'épargner bien des frais, si l'on sait profiter des études auxquelles se livrent de leur côté les autres nations maritimes. C'est folie de vouloir tout tirer de son propre fonds, de demander à des recherches purement spéculatives ce qui n'est plus ailleurs qu'un secret d'atelier. La marine russe nous donne à ce sujet un excellent exemple. Il ne se passe rien d'intéressant dans le monde naval qu'elle n'en ait aussitôt connaissance ; ses officiers sont partout et se montrent en général de très-judicieux observateurs. Le combat de Lissa était à peine livré qu'un de ses amiraux accourait à Ancône pour examiner les navires, pour interroger les officiers qui y avaient pris part. Nous voyageons trop peu ; nous ne connaissons ni les ports, ni les arsenaux étrangers ; les nôtres sont constamment visités par d'intelligents touristes. Il devrait exister un fonds spécial pour ces missions doublement fructueuses. Je le répète, ce qu'a fait notre marine depuis cinquante ans n'est rien, si on le compare à ce qu'il lui faudrait faire dans le cas d'une guerre maritime. J'ai bien souvent ébauché dans mon esprit la constitution d'une armée de mer qui pût, à un moment donné, réunir ses tronçons épars et pré-

senter, sur deux ou trois points choisis à l'avance, des masses formidables; je me suis demandé comment on pourrait faire converger vers cette pensée nos institutions, notre budget, le partage de nos forces. J'ai repris ainsi sur une plus vaste échelle le plan de 1805, convaincu que la flotte la plus prompte à se concentrer devra conserver pendant plusieurs mois l'avantage des premiers jours, car elle assurera le retour de ses marins dispersés et interceptera ceux de l'ennemi au passage; mais il est impossible de comprendre de semblables opérations, si la flotte de guerre n'est suivie d'un train d'équipage qui l'alimente et l'approvisionne. Nous avons fait des transports pour les troupes et pour les chevaux; ceux-là, nous pourrions, sans grands inconvénients, les laisser dépérir; ce qu'il nous faut, ce sont des transports pour les vivres et surtout pour le charbon. Il y a là un type tout nouveau et fort difficile à créer. Des transports mixtes de petite vitesse seraient presque inutiles; les transports dont nous avons besoin doivent être aussi rapides que les escadres aux opérations desquelles on les prétend associer.

Voilà, si je ne me trompe, un programme

assez vaste ; ajournons-en la réalisation, mais ne le perdons pas pour cela de vue. Un jour viendra où une génération plus heureuse le trouvera peut-être trop modeste. L'éclipse que nous subissons sera plus ou moins longue ; la France est destinée à sortir de cette ombre, et nos enfants auront peine à comprendre nos découragements. Au milieu des amertumes dont nos cœurs débordent, c'est sur l'avenir que je veux fixer les yeux. Cet avenir, nous ne le verrons pas ; mais vous, pour qui le ciel dans ses mystérieux desseins le prépare, prenez garde qu'il ne vous surprenne. N'imitez pas les vierges folles de l'Évangile, dont les lampes n'avaient plus d'huile quand l'époux arriva. Veillez, car qui sait le moment où l'on viendra vous dire : « L'heure est proche ? » Veillez, et conservez soigneusement nos grandes institutions. La marine de demain n'aura rien à envier à la marine d'aujourd'hui.

---

# APPENDICE

---

LE

## VICE-AMIRAL COMTE BOUËT-VILLAUMEZ

EXTRAIT DU *Journal officiel* DU 14 SEPTEMBRE 1871.

Hier ont été célébrées à Maisons-Lafitte les obsèques de M. le vice-amiral comte Bouët-Willaumez dont nous avons annoncé la fin prématurée.

Cette douloureuse cérémonie avait réuni un nombreux concours d'amis et d'anciens collègues du défunt; on y remarquait le ministre de la marine, M. Ferdinand de Lesseps et la plupart des officiers généraux et autres officiers de la marine présents à Paris.

Selon les dernières volontés du vice-amiral Bouët-Willaumez, il ne lui a pas été rendu d'honneurs militaires, mais les membres du conseil municipal de Maisons-Lafitte, que sa famille habite depuis de longues années, une partie des habitants et la compagnie des sapeurs-pompiers de cette localité ont assisté au service funèbre.

Au sortir de l'église, les restes mortels de l'amiral Bouët-Willaumez ont été conduits au cimetière du Père-

Lachaise, pour y être déposés dans le caveau de sa famille; les paroles suivantes ont été prononcées sur sa tombe par le vice-amiral Jurien de la Gravière :

« Messieurs,

« Ce sera un grand deuil, une consternation profonde dans nos ports, quand on y apprendra le douloureux événement qui nous rassemble dans cette triste enceinte. Un chef populaire, un amiral en qui, hier encore, nous mettions toutes nos espérances, a été enlevé soudainement, prématurément à l'affection de sa famille, à celle de ses nombreux amis. N'attendez pas de moi que je retrace ici les services de l'éminent officier que nous avons perdu. En présence de cette tombe entr'ouverte, au lendemain de cette mort si touchante, si résignée, si chrétienne, je ne puis trouver dans mon cœur qu'un sentiment : celui du néant des vanités humaines. Mon Dieu ! que nous sommes peu de chose et que nous passons vite !

» Ce pauvre ami ! Il me semble le voir encore se mêler à nos jeux, y apporter son ardeur, sa gaieté entraînante, cet ascendant qui était déjà le présage de l'autorité morale qu'il exercerait un jour. Il me précéda dans la carrière et les voies différentes que nous suivîmes nous séparèrent longtemps. Il avait fait du Sénégal son domaine : c'est dans ces parages insalubres qu'il commença sans doute à user ses forces; mais ses forces, quand on les croyait épuisées, se retrouvaient toujours aux ordres de son courage. Il entassait services sur services, campagnes sur campagnes.

» Le sort nous rapprocha enfin. Je le rencontrai en 1854, investi des fonctions de chef d'état-major de la flotte de la mer Noire. Personne n'ignore la part considérable que l'amiral Bouët a prise à cette expédition

glorieuse. Ce serait la grande page de son existence, s'il eût eu dès cette époque la responsabilité du commandement en chef.

» Quelques années plus tard, une expédition d'une portée plus grande encore se préparait. L'opinion publique le désigna pour la diriger. Il partit, mais avant qu'il eût atteint le théâtre des opérations projetées, la fortune avait tourné contre nous. Il ne s'agissait plus d'envahir le territoire ennemi. Il fallait défendre notre propre sol. Les âmes telles que celles de l'amiral Bouët ne résistent pas à de pareilles secousses. Ne demandez pas à quelle maladie il a succombé. Il est mort du deuil et des malheurs de la France.

» On l'a dit, et je l'ai répété moi-même bien souvent : « Il ne faut pas plaindre ceux qui s'en vont. » Non, sans doute, il ne faut pas plaindre ceux qui sont partis quand la France n'entrevoyait pas de limites à sa gloire, de bornes à sa prospérité. Mais ceux dont les derniers regards n'ont vu que la France mutilée et meurtrie, ceux-là, il faudrait les plaindre de toute notre âme, s'ils ne laissaient derrière eux des fils, gage d'un meilleur espoir, instruments dévoués d'un meilleur avenir.

» Mon pauvre ami, mon vaillant camarade, le ciel te devait peut-être la mort d'un soldat sur le champ de bataille. Si un boulet t'eût frappé devant Sébastopol, tu n'aurais pas connu l'amertume de nos suprêmes douleurs. Et pourtant, je ne sais s'il ne vaut pas mieux pour toi, s'il ne vaut pas mieux pour nous que tu sois mort en nous léguant l'exemple de ta fin, à la fois et si ferme et si douce. Repose en paix dans l'asile où te suivent encore nos prières. Tu as bien vécu et tu es bien mort ! »

---

## LE VICE-AMIRAL LABROUSSE

Le vice-amiral Labrousse, né en 1807, entré au service en 1822, avait le génie et pour ainsi dire l'instinct de la mécanique. La hardiesse de ses vues et la fécondité de son initiative méritent qu'on lui attribue une part considérable dans la révolution qui, depuis vingt ans, a changé toutes les conditions de l'art naval.

Pour être juste envers lui, il faut surtout rappeler l'époque où se sont produites ses idées, assez neuves pour paraître alors étranges, assez pratiques pour qu'il ait pu les voir accomplies sans modifications essentielles, les unes dix ans, les autres vingt ans plus tard.

Le capitaine Labrousse était déjà connu par d'importants perfectionnements apportés au service de l'artillerie lorsque les complications politiques de 1840 vinrent stimuler son esprit inventif. Il conçut dès ce jour la pensée d'attaquer la puissance anglaise par des engins nouveaux, et adressa au ministre de la marine un mémoire pour lui proposer la construction de navires à vapeur munis d'un éperon d'acier qui pourraient assaillir les flottes ennemies à la manière des galères antiques. « Du moment, disait-il, que l'hélice employée comme moyen de propulsion, loin de rendre le navire moins marin, est, au contraire, susceptible d'ajouter aux garanties de la navigation, les avantages de son application aux vaisseaux de ligne deviennent si incontestables et si frappants, même pour les personnes les plus étrangères à la navigation à vapeur, qu'il semble inutile de les énumérer. Il résulte des recherches que nous avons faites à cet égard, qu'en adoptant pour les vaisseaux une machine de la force de 1000 chevaux, même à basse pression, tout le système peut être placé entièrement au dessous de l'eau ». Novateur dans les détails aussi bien

que dans l'idée principale, M. Labrousse, pour racheter la surcharge de mille tonneaux résultant du poids total de la machine, des chaudières et du charbon, proposait déjà de diminuer considérablement la quantité d'eau douce embarquée et d'avoir recours à la distillation de l'eau de mer. Heurtant à chaque pas les préjugés reçus et la vieille routine, il signalait la nécessité d'*affiner* les navires à l'avant aussi bien qu'à l'arrière, de rattacher les palettes de l'hélice directement à l'arbre, d'en tailler les bords en biseau et de leur donner le plus grand poli possible. Mais ce qui mérite surtout, dans ce travail daté du mois de novembre 1841, d'attirer l'attention de nos jeunes officiers, c'est le passage suivant, dans lequel M. Labrousse s'inscrivait avec une remarquable énergie contre les tendances qui, malgré ses efforts, paralysèrent pendant plusieurs années l'essor de la marine à vapeur. « Nous ne faisons pas mention ici, écrivait M. Labrousse, des machines d'une faible puissance destinées à procurer de petites vitesses aux vaisseaux de ligne, car nous sommes convaincu que ce serait un essai malheureux. Il faut adopter la machine la plus forte possible, et je crois celle de 1000 chevaux la plus convenable pour les vaisseaux de 1er rang. » Trois ans plus tard, abordant de front la solution de ce grand problème qui, en 1844, était encore de nature à faire reculer les plus audacieux, il mettait sous les yeux de la commission supérieure des navires à vapeur, présidée par M. le prince de Joinville, *les plans d'exécution* de la machine dont il avait recommandé l'emploi, machine de 1000 chevaux à action directe. Bien des gens ont été d'avis que cette machine eût pu soutenir avec avantage la comparaison d'appareils construits à une époque peu éloignée de celle où nous écrivons.

M. Labrousse a donc eu des premiers le sentiment des destinées et des besoins de la marine nouvelle. Après avoir indiqué la possibilité de construire des vaisseaux à



vapeur rapides, il voulut trouver le moyen d'en construire d'invulnérables. A sa demande, des expériences sur la pénétration des projectiles dans les murailles de bois et dans les plaques de fer furent entreprises à Lorient. On avait trop d'intérêt à garder le secret sur le résultat de ces épreuves pour que l'opinion publique ait soupçonné l'importance des recherches auxquelles, sous l'inspiration et la direction de M. Labrousse, se livra le département de la marine en 1843 et en 1844. Il n'y a plus aujourd'hui aucun inconvénient à révéler que, dès cette époque, il fut constaté que douze feuilles de tôle superposées, de 12 millimètres d'épaisseur chacune, pouvaient, lorsqu'elles étaient appliquées sur une muraille de chêne suffisamment résistante, arrêter un boulet de 30 animé d'une vitesse de 450 mètres par seconde. La moitié environ des tôles était percée circulairement; les autres se courbaient ou se déchiraient. Quant au projectile, il était presque toujours brisé. On avait déjà obtenu un résultat important. On était loin encore de cette invulnérabilité presque absolue à laquelle nous sommes arrivés dix ans plus tard. Mais il ne faut pas oublier qu'en 1844 aucune usine n'eût osé entreprendre la fabrication de plaques de 12 et 15 centimètres d'épaisseur. M. Labrousse, qui poursuivait l'idée d'un *bélier* agissant par le choc plus que par l'artillerie, n'eût pas cru son navire suffisamment protégé contre le tir des gros calibres, s'il se fût borné à couvrir des murailles verticales de tôles superposées. Il voulut se donner une garantie de plus en n'offrant aux boulets que des surfaces obliques et, à cet effet, il dressa le plan d'une frégate en fer recouverte d'un pont convexe qui allait aboutir à un mètre au dessous de la flottaison. Ce blindage, qui ne pouvait être frappé normalement, devait suffire pour briser les boulets creux et faire ricocher les boulets pleins.

Voici donc un bélier à grande vitesse demandant à

faire son apparition sur la scène navale dès l'année 1844. Ce type si hardi et si nouveau ne souleva pas d'objections sérieuses, mais, ainsi que l'écrivait à l'auteur le président de la commission des navires à vapeur, on dut « laisser momentanément de côté tous ces projets de navires à éperon pour réaliser quelques améliorations jugées plus urgentes et ne pas trop demander à la fois. » Tel est en effet le sort qui attend les esprits trop prompts et trop logiques. D'un seul bond ils franchissent l'espace ; d'une seule pensée ils atteignent au but où les hommes de métier ne voudraient arriver que d'étape en étape. Il en résulte que le souvenir de leur initiative s'évanouit peu à peu, et qu'ils semblent à peine avoir eu part aux progrès qu'une intervention plus opportune a pu réaliser.

La pensée toujours si hardie du capitaine Labrousse était merveilleusement secondée par une sûreté de coup d'œil et par une habileté pratique qui lui valurent en 1860 une mission qu'on ne se fût point attendu à voir passer des mains des ingénieurs dans celles d'un officier de marine. Instruit de la transformation heureuse qu'avaient subies par les soins du capitaine Labrousse les machines des vaisseaux *l'Impérial*, *le Redoutable* et *l'Arcole*, le ministre voulut que l'officier qui avait réussi à placer ces trois bâtiments, sous le rapport de l'économie de combustible, au niveau du célèbre *Algésiras*, entreprît la visite et la retouche de tous les appareils de la flotte de réserve. Le capitaine, promu au grade de contre-amiral, dut inspecter à cet effet les ports de Cherbourg, de Brest et de Toulon. « Toutes les modifications et rectifications de machines, lui écrivait le ministre, que vous jugerez utiles, seront exécutées, sur vos indications, par les directions des constructions navales. »

La mission était aussi délicate qu'importante. Elle fut accomplie avec un succès presque inespéré. Des navires

qu'on avait été maintes fois tenté de mettre au rebut, devinrent en quelques mois des navires d'une sécurité relative. On fut fort heureux de ne pas avoir envoyé leurs machines « aux vieux fers, » lorsque, pressé par une nécessité urgente, le ministre dut faire appel à tout notre matériel disponible pour porter en un seul voyage une armée de dix-huit mille hommes au Mexique.

Tels sont les principaux titres du vice-amiral Labrousse à la reconnaissance du pays et à celle d'un corps dans lequel il a laissé d'unanimes regrets. Son imagination fertile ne demandait qu'à produire, mais sa qualité d'officier de marine l'excluait naturellement de toute participation aux travaux des chantiers. Aussi s'est-il signalé par ses projets bien plus que par ses œuvres. Son rôle fut surtout celui d'un précurseur.

---

## L'AMIRAL BRUAT

EXTRAIT DU *Moniteur de la Flotte* DU 13 DÉCEMBRE 1855.

Les obsèques de S. Exc. M. l'amiral Bruat ont été célébrées aujourd'hui, 12 décembre, à midi dans l'église de l'hôtel impérial des Invalides.

Les détachements des différents régiments de la garnison de Paris, sous les ordres du général Grésy, occupaient aux abords de l'hôtel les positions qui leur avaient été assignées. L'artillerie était rangée sur la place Vauban. Les invalides formaient la haie dans la cour d'honneur et dans l'église.

Des salves d'artillerie ont annoncé le commencement et la fin de cette solennité funèbre.

La façade et l'intérieur de l'église des Invalides avaient été entièrement tapissés de tentures de deuil, sur lesquelles se détachaient, au milieu de trophées, l'écusson de l'amiral et le nom des lieux ou il s'était illustré : Navarin, Alger, Taïti, la Martinique, Sébastopol, Kertch, Kinburn.

Un riche catafalque, étincelant de lumières et surmonté d'un immense baldaquin suspendu à la voûte, s'élevait dans la grande nef, à l'entrée du chœur.

Aux quatre coins, se tenaient LL. EExc. l'amiral Hamelin, ministre de la marine ; l'amiral Parseval-Deschênes ; le maréchal Vaillant, ministre de la guerre, le maréchal Magnan, commandant en chef l'armée de l'Est.

Les membres de la famille Bruat, le contre-amiral Jurien de la Gravière, son chef d'état-major, et ses aides de camp, qui ont accompagné son corps jusqu'à Paris, étaient placés en avant du catafalque.

Dans le chœur de l'église avaient pris place : M. le comte Roguet, aide de camp de l'Empereur, et M. Favé, l'un de ses officiers d'ordonnance, envoyés par Sa Majesté pour assister aux obsèques de l'amiral ;

M. le général Canrobert, aide de camp de l'Empereur, ancien commandant en chef de l'armée d'Orient ;

M. le général marquis de Ricard, premier aide de camp de S. A. I. le prince Jérôme-Napoléon, et M. le capitaine de vaisseau de France, l'un de ses aides de camp ; M. le colonel Desmarest, premier aide de camp de S. A. I. le prince Napoléon, M. le baron de Bougenel, chevalier d'honneur de S. A. I. la princesse Mathilde ;

LL. EExc. lord Cowley, ambassadeur d'Angleterre ; Mehemet Bey, ambassadeur de la Sublime Porte ; M. le baron Hübner, ministre plénipotentiaire d'Autriche, et plusieurs autres membres du corps diplomatique ;

LL. EExc. les ministres et les présidents du Sénat, du Corps législatif et du conseil d'État ; M. le général

comte d'Ornano, gouverneur des Invalides, avec le général Sauboul, et l'état-major de l'hôtel;

M. le général marquis de La Wœstine, commandant supérieur de la garde nationale; MM. les membres du conseil d'amirauté et un grand nombre d'officiers supérieurs de la marine et de l'armée de terre ; le premier aumônier et plusieurs aumôniers de la flotte.

Des députations de la cour de cassation, de la cour des comptes et de la cour d'appel assistaient également à la cérémonie.

La messe a été célébrée par M. l'aumônier des Invalides.

Mgr l'évêque de Tripoli, assistant de Mgr l'archevêque de Paris, a dit l'absoute.

Après la cérémonie, le corps a été placé sur un char funèbre orné de drapeaux et de trophées, et conduit par les boulevards au cimetière du Père-Lachaise.

La population se découvrait respectueusement sur le passage du cortége et témoignait des regrets unanimes qu'inspire à la France la perte prématurée de l'illustre amiral.

M. le contre-amiral Jurien de la Gravière a prononcé sur la tombe de l'amiral Bruat les paroles suivantes:

« Messieurs, ces restes mortels que nous honorons et que nous avons pieusement suivis jusqu'à leur dernière demeure n'étaient point notre illustre et cher amiral tout entier. Devant sa tombe entr'ouverte, c'est encore sa pensée qui me soutient et dont j'écoute les inspirations. Je me demande quels eussent été ses sentiments, quelles auraient été ses paroles s'il lui eût été donné d'accompagner jusqu'en ce lieu de repos les chefs vénérés sous lesquels il nous avait appris comment il faut servir avant de nous montrer comment il faut commander.

» L'amiral Bruat, était né pour la guerre ; il n'avait de goût, de penchant décidé que pour le métier des armes.

Tout en lui était instinct et vertu militaires. Mourir sur le champ de bataille était à ses yeux la fin la plus enviable, celle à laquelle nous l'avons vu ne pouvoir accorder de pieux regrets, sans y mêler quelques-uns de ces accents qui trahissaient la secrète fierté de son âme. Cette fin n'a point été la sienne, mais il est mort debout, il est mort à son poste, donnant à son pays, donnant au service de l'Empereur le dernier souffle de sa vie, la dernière étincelle de ce feu sacré qui soutenait encore ses forces depuis longtemps épuisées.

» L'amiral Bruat eût admiré une telle mort plutôt qu'il n'en eût gémi. C'était ainsi qu'il comprenait qu'un soldat, quand il ne tombait pas sous le feu de l'ennemi, devait être heureux de mourir. Que son âme héroïque pardonne à notre douleur ! Nous n'avons pas su être dignes de lui; nous n'avons pas eu le courage d'accepter sans murmure ce cruel décret de la Providence qui nous enlevait un chef adoré, au moment même où, sorti sain et sauf de tant de périls, il revenait triomphant jouir au milieu des joies de la famille des honneurs qu'il avait si bien gagnés. Il nous semblait qu'après avoir échappé à cette fatale épidémie de Varna, à ce long et glorieux combat du 17 octobre, auquel le vaisseau qu'il montait put prendre, on s'en souvient, une part si honorable; après avoir traversé les mille dangers qu'il aimait à braver dans ces reconnaissances militaires que nous l'avons toujours vu diriger en personne; il nous semblait qu'il avait acquis le droit, non pas de vivre encore de longs jours, — l'activité de son âme avait tari en lui les sources de la vie, — mais de venir mourir au milieu des siens, de presser encore une fois de sa main défaillante ces mains chéries que son regard devait en vain chercher. Le ciel ne l'a pas voulu.

» L'amiral Bruat est mort sur son vaisseau. Quand *le Montebello* est venu jeter l'ancre sur la rade de Toulon, qu'il avait quittée au mois de mars 1854, le pavillon,

que les acclamations enthousiastes de deux escadres avaient salué sur les côtes de la Crimée le 17 septembre 1855, flottait encore au grand mât ; le drapeau si fièrement déployé devant Sébastopol et devant Kinburn, ce drapeau troué en vingt endroits par les projectiles ennemis, était encore arboré à la poupe, mais ces signes glorieux n'étaient plus que des signes de deuil ; amenés en berne, ils rendaient un dernier hommage aux dépouilles mortelles de l'illustre amiral. Ils disaient à cette escadre qu'il avait si noblement commandée, à ces marins qui tous savaient son nom, dont plusieurs l'avaient suivi à Navarin, à Alger, à Taïti, à Toulon, aux Antilles, que désormais ce seraient d'autres chefs qui les conduiraient à l'ennemi ; que l'officier de manœuvre du *Breslau*, le capitaine du *Silène* et du *Palinure*, le commandant du *Grenadier* et du *Ducouëdic*, le capitaine de pavillon de l'amiral Lalande, le gouverneur de Taïti, le préfet maritime de Toulon, le gouverneur général de la Martinique et de la Guadeloupe en des jours difficiles, le commandant en chef de l'escadre de l'Océan et plus tard de l'escadre de la Méditerranée, l'homme qui avait conçu et accompli les expéditions de Kertch et de Kinburn, venait de rendre sa belle âme à Dieu.

» On n'apprécie bien les hommes que lorsqu'ils ne sont plus. L'amiral Bruat a joui sans doute pendant sa vie d'une grande popularité. Il la devait à la séduction de son esprit, à l'attrait irrésistible de son brillant courage, à la gracieuse bienveillance de sa nature, ennemie de tout apprêt et de toute ostentation. Mais cette responsabilité que nous le voyions porter si légèrement, nous n'en comprenions qu'à demi les charges et la gravité : ces difficultés qu'il semblait ignorer nous auraient apparu le jour où il n'eût plus été là pour les conjurer.

» La tâche qui lui était échue nous a souvent semblé une tâche aisée, parce qu'il l'accomplissait sans effort et sans préoccupation. Ce n'était point cependant une

tâche faite pour des forces ordinaires. L'amiral Bruat s'y est usé lui-même, et sur sa tombe près de se fermer nous avons le droit de nous dire, — ce sera notre meilleure consolation, la seule qui soit digne de celui qui n'est plus : — La mort de l'amiral Bruat est une grande perte pour la marine, un grand deuil pour le pays, un juste sujet de regrets pour l'Empereur ; mais la mort de l'amiral Bruat est, pour nous qui lui survivons, un noble exemple. Il est mort en faisant son devoir ; il est mort en soldat et en chrétien. Que Dieu reçoive son âme et que la terre lui soit légère ! »

---

LA

# MARINE ET L'ARMÉE ÉGYPTIENNES EN 1832

EXTRAIT DES RAPPORTS ADRESSÉS D'ALEXANDRIE AU MINISTRE DE LA MARINE, PAR LE CAPITAINE BRUAT.

27 novembre 1832.

On paraît convaincu à Constantinople que le gouvernement du sultan a tout intérêt à temporiser, qu'il épuisera ainsi les ressources du vice-roi. Voilà déjà plusieurs années qu'on se berce de cet espoir, et pendant ce temps l'armée et la marine égyptiennes ont pris un développement extraordinaire. Les fournisseurs s'offrent de tous côtés. S'ils ne sont pas toujours payés à terme, ils finissent par l'être. Si, d'une part, les dépenses de la marine ont augmenté, de l'autre, la majeure partie de l'armée vit sur les pays conquis dont les ressources sont,

par contre, enlevées à la Porte. Il est bien vrai que l'administration du pacha est détestée et friponne, mais il ne l'est pas moins que ce prince a concentré tous les pouvoirs dans ses mains et que tout plie sous sa volonté. Aussi les routes sont sûres avec un peuple misérable. Méhémet-Ali a admirablement préparé et mûri ses desseins. C'est un homme d'un aspect agréable et d'un esprit étonnamment juste.

Les travaux de l'arsenal se continuent avec une très-grande activité. Depuis un mois on a mis sur les chantiers trois vaisseaux. 3 500 ouvriers indigènes sont occupés dans les divers ateliers. Tous les Européens, à l'exception de 12 Français, ont été congédiés. A ces ouvriers sont adjoints des soldats pour les travaux de force. Il y a eu jusqu'à 2 460 hommes employés en même temps à l'achèvement du vaisseau de 136 canons qui a été lancé il y a quelques jours. Ce vaisseau sera bientôt prêt à prendre la mer. Il complètera son eau en dehors des passes.

Quarante et quelques forges sont en action. La poulierie peut fournir 150 poulies par jour. Un seul Européen dirige cet atelier. Le cordage se fait à la mécanique. Tout se fabrique ici, hors les ancres, les chaînes et les canons, qui sont achetés en Angleterre. Les fers sont anglais ou suédois. Le bois vient d'Ancône, de Trieste, de Livourne et de Caramanie. Celui d'Ancône est le meilleur. Pour hâter le travail, les ouvriers arabes ne se servent que de l'herminette. Ils peuvent ainsi mettre vingt ouvriers sur une pièce qui emploierait au plus trois haches. Il y a dans l'escadre un vaisseau fait en sape de Caramanie qui pèse de 350 à 400 tonneaux de moins que les autres et qui cale 20 pouces de moins. Le bas prix de la main-d'œuvre et le petit nombre de ces édifices, dont l'entretien nous coûte si cher, tendent à réduire de beaucoup le prix de revient de la flotte égyptienne.

Cette flotte est, comme vous le savez, due à M. de Cerisy, qui possède et mérite toute la confiance du pacha. Il a fallu qu'à un talent très-remarquable et à une activité de tous les instants, cet habile ingénieur joignît une raideur et une probité qui en imposassent à des ennemis nombreux. Aussi a-t-il la gloire d'avoir formé tout un peuple d'ouvriers, d'avoir construit des vaisseaux de ligne, là où l'on n'avait jamais bâti que des corvettes, et d'avoir fait flotter dans le port d'Alexandrie le premier vaisseau de 120 canons qui y ait jamais paru.

Il était cependant moins difficile de construire une flotte que de la munir d'équipages et de la faire naviguer.

Deux officiers français, M. Besson, chargé des armements, M. Houssard, adjoint à Osman-Pacha, ont aussi accompli sous ce rapport de véritables prodiges. Tout était à créer : les officiers et les matelots. Le Bédouin est sobre, leste, dur à la fatigue et opiniâtre, mais il n'a aucune habitude de la mer. A bord des bâtiments égyptiens, c'est un bruit à ne pas s'entendre : le luxe et la misère ; des malheureux qu'on écharpe, tandis que l'autre moitié ne fait rien. Dès qu'il n'y a pas d'officiers européens, il ne faut pas compter sur la distribution des hommes pour l'ouvrage. Néanmoins ces vaisseaux sont en progrès et même en progrès remarquable. Il n'y a pas d'abordages.

Le pacha prétend avoir vu avec peine qu'Osman-Pacha eût évité la bataille. Je ne sais pas cependant si Osman n'avait pas l'ordre de l'éviter. Des personnes bien informées le supposent. Le pacha dit bien en plaisantant que les deux amiraux avaient peur et ont joué à cache-cache, mais il sait trop bien se faire obéir pour qu'on puisse croire qu'il n'eût pas témoigné son mécontentement à celui qui aurait méconnu ses ordres.

Ce soir, 21 coups de canon ont annoncé la prise de Koniah après deux heures de combat. On est persuadé

qu'Ibrahim concentre ses forces pour faire une pointe décisive.

18 janvier 1833.

Je suis parti d'Alexandrie le 8 décembre. Je désirais commencer ma tournée par l'île de Rhodes. Mais les vents étant contraires, je me suis décidé, pour ne pas perdre de temps, à faire route pour Chypre. Le 11, j'ai mouillé à Limasol, le 13 à Larnaca, où j'ai été retenu par un coup de vent violent du S.-S.-O. au S.-S.-E. Le 22 au point du jour, j'étais en vue de l'île de Rhodes, et je me dirigeais vers la ville. Un coup de vent de sud-est des plus violents ne me permit pas de prendre ce mouillage où j'eusse été en perdition. Ne pouvant doubler l'île par le sud et ne voulant pas courir le risque d'être entraîné en dehors du canal, je laissai porter sur Marmorice que j'aperçus dans une éclaircie. J'ai pu gagner ce port à quatre heures du soir, *non sans crainte*, vu le temps et le peu de connaissance locale de mon pilote. Le 28, je mouillais devant Rhodes et le 8 janvier devant Alexandrette. Le 15 janvier, j'étais de retour à Alexandrie, fort heureux de n'avoir éprouvé aucune avarie pendant une navigation qui a été fort rude, car la rigueur de cet hiver a été exceptionnelle. J'ai trouvé ici le *Dragon*, le *Louqsor*, le *Sphinx*, une frégate russe et toute l'escadre égyptienne qui, après avoir craqué des beauprés, des vergues, et tordu des mèches de gouvernail, est rentrée à Alexandrie, ayant perdu un brick, une corvette et sauvé par miracle la frégate le *Reschid*, qui était dans les brisants d'Aboukir.

Je vais vous transmettre rapidement les renseignements que j'ai pu recueillir dans cette tournée qui a duré sept semaines.

Les affaires continuent comme par le passé sur la côte de Syrie. Le commerce n'éprouve pas d'autres entraves

que celles qu'a entraînées le retard des caravanes. Alexandrette seule a souffert par la retraite de l'armée turque. Les habitants de la Syrie ont été ménagés. Jusqu'ici on n'exige d'eux d'autre impôt que la nourriture et le logement des troupes. Si les Turcs de cette province ont à se plaindre ce n'est pas des Égyptiens, mais des Maronites qui se sont emparés des villes du littoral. L'émir Beschir vient d'envoyer travailler aux fortifications d'Acre les principaux Turcs de Tripoli.

Néanmoins il n'y a aucune probabilité d'insurrection, Les Druses ont été écrasés, et Ibrahim par sa sévérité, même envers ses propres gens, inspire partout une soumission dont j'ai été le témoin.

Alep et Damas sont occupés par un régiment. Il ne doit y avoir au nord d'Alexandrette que de 37 à 40 000 hommes, y compris les renforts arrivés à Tarsous et un millier de Bédouins, vrais Cosaques de l'Orient, qui ne sont bons que comme éclaireurs et qu'Ibrahim est obligé de contenir souvent pour ne pas exaspérer les populations.

J'ai vu à Alexandrette les 93 pièces d'artillerie de campagne et les 113 chariots pris à la suite de la retraite de Hussein-Pacha.

Ibrahim a, dans toutes les affaires, montré le plus grand courage et de l'habileté. Ce n'est que par la discipline de ses troupes et ses bonnes manœuvres qu'il a réussi. Son armée a toujours été de beaucoup la moins nombreuse. Dans la dernière affaire il a eu le dessous pendant deux heures. C'est en enfonçant un carré qu'il a décidé la victoire, pris le grand-visir et 300 officiers. L'action a été très-chaude. Ibrahim a eu deux de ses aides de camp blessés à ses côtés.

INAUGURATION

# DE LA STATUE DE L'AMIRAL BRUAT

A COLMAR, LE 21 AOUT 1864.

EXTRAIT DU *Moniteur universel.*

Dimanche a eu lieu, à Colmar, l'inauguration de la statue de l'amiral Bruat.

Les préparatifs de cette solennité faisaient présager une brillante exécution du programme annoncé.

Les rues que devait parcourir le cortége étaient décorées de feuillages et de guirlandes, où se détachaient des emblèmes maritimes, ancres, nefs, etc.

Samedi, à la chute du jour, l'artillerie avait solennellement tonné pour ouvrir la fête.

Le lendemain, à une heure, le cortége se forma devant l'hôtel de ville : il se composait des officiers de marine de l'ancien état-major de l'amiral Bruat, des autorités de la ville de Colmar, des sociétés orphéoniques, etc.

L'amiral Jurien de la Gravière avait été délégué par l'empereur pour le représenter. Le capitaine de frégate baron Duperré représentait le ministre de la marine.

On voyait encore figurer dans le cortége le vice-amiral Bonnard, le plus ancien compagnon d'armes de l'amiral Bruat.

Puis venaient quarante matelots envoyés de Cherbourg pour honorer la mémoire de l'une des plus vaillantes épées de la marine française.

Le cortége ainsi formé se rendit au Champ-de-Mars, où est érigé le monument élevé à la mémoire de l'illustre marin.

Arrivées au Champ-de-Mars, les autorités civiles et militaires prirent place sur une estrade dressée au pied du monument.

Des places avaient été réservées pour la magistrature, les fonctionnaires de tous les ordres et les dames invitées.

Au signal donné par le maire, le voile tomba, et l'image du courageux et savant marin, frappé au moment où, victorieux en Crimée, il allait rentrer en France, apparut à tous.

Le piédestal n'est autre chose qu'une fontaine dont le bassin circulaire est surmonté d'un corps à quatre faces et à pans coupés terminés en consoles.

Les proportions en sont des plus élégantes, et les quatre proues antiques à éperons qui servent de vasques supérieures y ajoutent beaucoup de grâce. Mais ce n'est là que la charpente du monument, si l'on peut se servir de cette expression. La véritable partie décorative réside dans les quatre grandes et belles figures qui divisent le bassin. Elles représentent les quatre parties du globe où l'amiral Bruat a signalé ses éminentes qualités et son énergique caractère.

L'Amérique est figurée par un homme jeune et fier, levant vers l'horizon lointain son front étoilé : c'est la confiance, l'audace, la liberté. A l'opposé, l'Africain, aux formes puissantes, mais à peine dégagé des chaînes de l'esclavage physique et moral sous lequel il a si longtemps gémi : sa tête se soulève, il semble entrevoir une vie nouvelle, vie d'intelligence et de progrès ; la civilisation l'a touché de son caducée d'or. Entre ces deux figures masculines, l'Asie, belle et nonchalante, se repose dans le souvenir de son ancienne splendeur, tandis que l'Océanie, jeune et naïve, écoute enchantée les brises de ses archipels et jouit de son Éden aux fleurs embaumées et aux fruits délicieux.

C'est sur cette face que se dresse, grande et calme, la

figure du héros. Elle parle sous le bronze et fait revivre ce courage serein qui a été le trait distinctif du caractère du grand marin.

A cinq heures, il y a eu concert vocal, donné dans la salle du théâtre par les sociétés.

A six heures, un banquet réunissait toutes les autorités de la ville et les invités.

Le soir, toute la ville était illuminée.

---

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES

## SUR LA TACTIQUE NAVALE

De grandes flottes ont autrefois navigué et combattu sans avoir recours à des règles bien compliquées. Lorsque des armées de 80 vaisseaux évoluaient dans la Manche et dans la mer du Nord, on n'employait qu'un très-petit nombre de signaux pour diriger leurs mouvements. Ces signaux se faisaient généralement à l'aide d'un seul pavillon hissé en tête d'un mât ou au bout d'une vergue. La position du pavillon modifiait l'expression du signal. Le nombre de combinaisons qu'admettait ce procédé élémentaire était naturellement fort limité. Aussi, le plus souvent, l'amiral chargeait-il un officier investi de sa confiance de prendre la tête de l'armée et de la conduire conformément à des instructions préalables. C'est ainsi qu'au xvii[e] siècle, à l'époque des plus grands conflits maritimes, les flottes naviguaient au milieu des bancs de la côte de Flandre, entraient dans la Tamise, ou forçaient la passe de Rio-Janeiro. Pour disputer le vent à l'ennemi, on n'agissait pas autrement. Dès qu'on avait réussi à se procurer cet avantage, on se trouvait en mesure d'engager une action décisive. L'amiral en

donnait le signal par son exemple. Il laissait arriver le premier, et les autres bâtiments suivaient son mouvement pour le soutenir.

Le jour où le vocabulaire des signaux fut une véritable langue, la tactique navale perdit sa simplicité et devint une science. Cette transformation changea complétement la face des combats maritimes. Aux actions à outrance succéda une stratégie plus habile, mais, s'il est permis d'employer cette expression, une stratégie en même temps moins efficace et moins concluante. On paraît avoir dès lors plutôt songé à ménager ses vaisseaux qu'à détruire ceux de l'ennemi. Les lignes régulièrement formées se sont efforcées avant tout de ne point se rompre. Difficilement entamées, elles ne produisent en revanche sur les lignes opposées que peu d'impression. Les passes d'armes ont remplacé les mêlées, les retraites ne sont plus converties en déroutes. On a ainsi tous les avantages que peuvent assurer l'ordre et la méthode, il faut renoncer à ceux que procurait la spontanéité.

Aussi longtemps qu'a duré la marine à voiles, cette tactique savante, qui prévenait du moins les désastres complets, si elle interdisait l'espoir des succès foudroyants, avait sous plus d'un rapport sa raison d'être. Les bâtiments ne regagnaient pas alors sans beaucoup de difficulté le terrain qu'ils avaient perdu dans la direction du vent. Il fallait donc éviter avec soin qu'aucune partie de la force navale ne fût souventée. Dans la mêlée, les vaisseaux confondus eussent été exposés à tirer les uns sur les autres. Pour éviter les mêlées, on avait adopté un ordre invariable de bataille que tous les efforts tendaient à former rapidement et qu'on maintenait à tout prix. Rangée sur une longue ligne de file, l'armée, prête à faire feu de ses bordées, pouvait facilement reployer ses ailes vers le centre ou vers l'extrémité de la ligne que l'amiral jugeait menacée.

Les grands hommes de mer ont quelquefois méconnu

des règles qui gênaient leur impétuosité, mais leurs triomphes mêmes n'ont point infirmé l'utilité des principes auxquels ils dérogeaient. Ces triomphes sont dus en effet à deux causes qui ne relèvent en aucune façon de la discussion scientifique. Des combats mal engagés peuvent avoir une issue victorieuse lorsqu'ils sont obstinément repris et intrépidement soutenus. L'audace et la ténacité de Suffren ont souvent réparé ses fautes. C'est là ce qu'on peut appeler la cause morale du succès. La différence d'organisation des flottes en a été dans maintes circonstances la cause matérielle. Il a fallu l'affaiblissement intérieur de notre marine pour justifier les imprudences de Nelson.

La tactique à vapeur ne saurait avoir les mêmes préoccupations que la tactique à voiles. Si elle les conservait, elle deviendrait une entrave, et toute entrave à la guerre est un danger. Le moteur nouveau ne laissera plus aucun prétexte à l'inaction. Pourquoi lui en fournir par l'abus des prescriptions théoriques ? Ce n'est pas seulement la facilité des mouvements, c'est surtout la rapidité avec laquelle les distances se franchissent qui distingue la marine actuelle. Autrefois le temps ne manquait presque jamais à l'amiral pour transmettre ses ordres; aujourd'hui un mouvement aura fréquemment cessé d'être opportun quand le signal qui le prescrira aura été aperçu. Du moment que l'armée doit être si souvent exposée à rester sans direction, il est bon de l'habituer à s'en passer.

Quand on veut étudier les anciennes guerres maritimes pour en tirer des leçons applicables au temps présent, ce ne sont pas des leçons de tactique qu'il y faut chercher. On courrait le risque de s'égarer dans des recherches oiseuses et peu profitables; car l'instrument naval dont nous disposons aujourd'hui se prête à des combinaisons entièrement nouvelles et exclut toute imitation servile du passé. Les évolutions et les divers ordres

de bataille ne sont, pour ainsi dire, que la partie périssable, éphémère de la stratégie. Ce qui survit à tous les systèmes, à toutes les transformations, ce sont les principes généraux sur lesquels repose la discipline des armées. Cette discipline est le seul gage infaillible de la victoire. Il est sans doute des opérations préparées à loisir dans lesquelles l'imprévu n'a qu'une part secondaire. Quand Ruyter remonte la Tamise et va semer l'effroi jusqu'aux portes de Londres; quand Duguay-Trouin, Nelson, Roussin, Farragut achèvent avec un égal bonheur des entreprises non moins téméraires, le succès qui couronne leur audace est le résultat d'un plan préconçu; mais dans les actions qui ont pour théâtre la haute mer, le plan n'est rien, l'énergie de l'attaque est tout. Quelles que soient les dispositions prises sur le champ de bataille, la victoire appartient à l'armée animée du meilleur esprit, à l'armée dans laquelle on trouve pour qualité dominante : chez le chef, le caractère; chez les subordonnés, la confiance et la résolution de se soutenir mutuellement. C'est donc par leur côté philosophique, bien plus que par leur côté technique, que le récit des combats livrés sur mer pendant les deux derniers siècles peut éclairer les questions dont la génération actuelle se préoccupe.

Transportons-nous en idée avec notre nouveau matériel sur le champ de bataille : Quelles combinaisons stratégiques y apporterons-nous ? « La ligne de file est » la ligne de bataille des bâtiments dont l'artillerie est » rangée de chaque bord; la ligne de front celle des » bâtiments destinés à combattre de pointe. » C'est ainsi que s'exprimaient en 1861 les traités de tactique. Bien que nos vaisseaux cuirassés portent encore leur artillerie sur les flancs, c'est pourtant dans la catégorie des bâtiments destinés à combattre de pointe qu'il faut les classer. Le même enseignement nous est venu à cet égard des eaux de Lissa et des bords du Chesapeake. Le

jour où le navire est intervenu dans la lutte avec toute la puissance de sa masse, la déchéance de l'artillerie a commencé. Nos fonderies, il est vrai, n'ont pas dit leur dernier mot. Mais dans la situation relative où se trouvent le navire et le canon, il n'est pas un amiral qui osât aujourd'hui présenter le travers à l'ennemi, avec l'espoir de l'arrêter ou de le détourner de sa route. En effet, si l'artillerie a repris quelque efficacité quand elle peut frapper normalement et à petite distance, elle reste tout à fait impuissante vis-à-vis de surfaces fuyantes. C'est par le choc qu'il faut vaincre, c'est contre le choc qu'il faut se prémunir. Aux approches de l'ennemi, un vaisseau cuirassé n'a rien de mieux à faire que d'imposer silence à ses canons. Les faibles avantages qu'il pourrait se promettre d'un tir, rendu incertain par la rapidité avec laquelle varie la distance, ne sauraient balancer les inconvénients du nuage de fumée qui l'envelopperait à cet instant suprême où son salut dépend de la précision de sa manœuvre.

La marine cuirassée ne connaît pas d'ordre fondamental de bataille. Pour qu'un ordre de navigation soit en même temps un ordre de combat, une seule condition est indispensable. Il faut que la proue des vaisseaux soit tournée du côté d'où peut venir l'attaque. En partant de cette donnée, on proposera sans doute bien des combinaisons plus ou moins ingénieuses. Dans la pratique, ces figures diverses aboutiront d'abord à une ligne de front irrégulière, bientôt après à une mêlée.

Par les combats de mer qui se sont déjà livrés, nous pouvons, dans une certaine mesure, nous figurer ceux qui se livreront, tant que le matériel naval n'aura pas subi une nouvelle transformation. Deux flottes cuirassées sont en présence. Elles se portent l'une vers l'autre sans ouvrir le feu. Chaque vaisseau s'est choisi dans la ligne ennemie un adversaire. Il essaye de le couler par un brusque abordage. Cet abordage est plus souvent un

froissement oblique qu'un choc normal. La plupart du temps il est évité, et les bâtiments se prolongent à petite distance. C'est alors le canon qui agit. Des bordées tirées à brûle-pourpoint font voler en éclats les cuirasses et les membrures.

Quel a été le résultat de cette première rencontre? Sur presque tous les points les deux lignes se sont pénétrées. Obéissant à la vitesse acquise, elles se séparent et s'éloignent rapidement, chacune dans un sens opposé. Pour reprendre le combat, il leur faut revenir sur leurs pas et changer brusquement de route cap pour cap. L'armée qui a, la première, et le plus vivement exécuté cette manœuvre, possède dès lors sur l'autre un immense avantage. Elle menace de pointe des bâtiments qui lui présentent le flanc. Prendre la position de chasseur, imposer à l'ennemi la position de chassé, tel est le but vers lequel on verra toujours tendre deux flottes qui se seront jointes. La mêlée s'établira entre elles par une série de passes, et si des deux côtés l'habileté de manœuvre est la même, cette mêlée se trouvera bientôt convertie en une suite de combats singuliers dans lesquels toute intervention de signaux deviendra impossible.

Quand les signaux cessent, la pensée de l'amiral doit planer sur la flotte et la guider encore. Si l'amiral n'a su inspirer à tous le bon vouloir mutuel, le soin de la gloire commune, le désir de ne pas survivre à la défaite, s'il n'a su en un mot organiser la victoire à l'avance, il ne peut se flatter de l'obtenir. Quel que soit son héroïsme personnel, quel que soit l'exemple que donnera son vaisseau, il n'y a que la sympathie qui puisse rendre cet exemple contagieux, promettre à cet héroïsme des imitateurs.

Il est affligeant de voir en combien d'occasions les combats de mer ont donné lieu à des récriminations qui ont failli ternir les plus hautes renommées. Ruyter se

plaint d'avoir été abandonné par Tromp, et Tromp adresse le même reproche au vice-amiral Sweers. D'Estrées accuse Duquesne et se voit à son tour accusé par Martel. Keppel et Palisser se traduisent mutuellement à la barre de l'opinion publique; de Grasse traîne son armée tout entière devant un conseil de guerre; Suffren casse ses capitaines et en trouve à peine quelques-uns que son zèle exigeant hésite à noter d'infamie; Villeneuve croit subir à Trafalgar la défection que Brueys lui eût imputée à Aboukir. L'histoire navale est remplie de ces griefs. Il n'y a que Nelson et Duguay-Trouin qui se montrent toujours satisfaits et qui, par cela même, ont la plupart du temps sujet de l'être. D'où ont pu venir, à toutes les époques et dans toutes les marines, ces prétendus refus de concours, ou, ce qui n'a pas de moins graves conséquences, ces convictions désolantes que le concours a manqué et qu'il peut manquer encore? N'en cherchez pas les causes ailleurs que dans l'absence d'une règle simple et pratique, dans le partage mal défini de la responsabilité.

Une armée ne doit pas être engagée sans la volonté de son chef. Ce principe n'est pas discutable. Il faut proscrire, il faut réprimer sévèrement les ardeurs intempestives. Il n'y a que le signal du combat qui puisse affranchir les capitaines et les autoriser à ne prendre conseil que de leur courage. Jusque-là, ils doivent rester dans la main de l'amiral, dociles à ses ordres, attentifs à ses signaux et à ses mouvements. Qu'ils frémissent, s'ils veulent, mais qu'ils obéissent. Nous ne voulons plus voir se renouveler les folies héroïques de Poitiers, de Crécy et d'Azincourt. Tout change dès que l'amiral a dit : Allons ! et que, le premier, il fait route vers l'ennemi. On s'avance en bon ordre, on se contient encore pour porter, en arrivant en masse, un coup plus décisif. Seulement on sait qu'on n'aura plus à reculer. Une fois les rangs rompus, on peut sans crainte fermer le livre

des signaux : la responsabilité des capitaines commence.

Nous savons désormais quelle doit être la grande loi de la tactique moderne. Il n'y en a pas d'autre que la vieille devise de nos pères : « Honneur au mieux faisant ! » Tel est le principe qu'il faut mettre dans nos livres pour le faire pénétrer dans nos mœurs. Mais, s'il importe d'émanciper l'effort individuel, de réhabiliter pour ainsi dire la spontanéité et l'initiative, il ne faut pas oublier qu'une réunion de vaisseaux est une force collective qui doit agir et se mouvoir en masse. On ne peut donc la livrer complétement à elle-même. Ce ne serait plus la souplesse, ce serait l'affaiblissement, si ce n'était le désordre.

Nous croyons avoir suffisamment prouvé, par la simultanéité que nous nous sommes efforcé d'introduire dans les appareillages et les mouillages de l'escadre confiée à notre commandement, du 20 avril 1868 au 10 mai 1870, à quel point nous étions imbu de cette vérité. On aurait donc tort de nous accuser de tendre à la négation de la tactique. Seulement, puisqu'il existe, en dehors de toute tactique géométrique, une tactique naturelle merveilleusement adaptée aux besoins du combat, nous voulons la défendre contre des scrupules qui nous semblent exagérés. Aussi conseillons-nous de partager l'armée en escadres de 6 vaisseaux au moins, de 12 vaisseaux au plus. L'escadre est pour nos flottes ce qu'était la légion pour l'armée romaine. Dès que l'ennemi est en vue, chaque escadre doit manœuvrer d'une façon indépendante et concourir, sous la conduite de son chef particulier, à l'exécution du plan d'attaque arrêté par l'amiral.

Les escadres se fractionnent elles-mêmes en divisions. La division est l'*unité-tactique.* Elle comprend deux ou plusieurs *matelots de combat.* Mais ni l'escadre ni la division ne subordonnent, une fois la mêlée établie, les

capitaines à un signe de commandement supérieur. Les vaisseaux-pavillons ont joué jadis un rôle considérable dans les batailles où les Anglais et les Hollandais se disputaient la suprématie des mers. Ils étaient alors, par leur échantillon, très-propres à grouper l'attaque et la défense. Le gros des forces se composait de bâtiments de moindre dimension. De nos jours, les flottes seront plus homogènes. Le capitaine dans la mêlée vaudra le chef d'escadre,et la défaite sera d'autant moins à craindre que chaque élément de l'armée devra être réduit isolément pour que l'armée se reconnaisse vaincue. On ne verra plus des commandants d'escadres entraîner loin du champ de bataille une partie de la flotte, des commandants en chef arracher par un signal timide la victoire des mains de leurs capitaines. Les capitaines aujourd'hui, si l'amiral et ses lieutenants venaient à faiblir, gagneraient la bataille sans eux. Cette ardeur du triomphe, cette responsabilité du résultat, répandues d'un bout à l'autre de l'armée, ne valent-elles pas cent fois toutes les recommandations de détail qui tenteraient en vain de réglementer l'imprévu?

---

## DISCOURS

PRONONCÉ A SAINT-TROPEZ PAR LE VICE-AMIRAL JURIEN DE LA GRAVIÈRE, LE 4 AVRIL 1866, A L'OCCASION DE L'INAUGURATION DE LA STATUE DU BAILLI DE SUFFREN.

MESSIEURS,

Vous avez élevé une statue à l'illustre amiral qui apprit aux mers de l'Inde à se courber sous les flottes

de Louis XVI. L'Empereur vous remercie d'avoir ainsi acquitté une des dettes d'honneur de la France. Le vainqueur de Magenta et de Solferino applaudit à l'hommage que vous avez rendu à la mémoire du vainqueur de Trinquemalé et de Gondelour. Toutes les gloires sont sœurs. Puissent les nôtres s'enchaîner ainsi pendant de longs siècles, et béni soit le sol qui les aura portées ! C'est au château de Saint-Cannat, dans le canton de Lambesc, que naquit, le 17 juillet 1729, le troisième fils du seigneur de Saint-Tropez, le célèbre bailli de Suffren. Ses ancêtres ont porté le nom de votre ville ; les flots de votre golfe ont bercé son enfance ; il était naturel que vous eussiez la pensée de consacrer par un monument ce précieux souvenir.

Je ne vous raconterai pas les combats du bailli de Suffren, vous les avez tous présents à la pensée, vous connaissez tous ses exploits et ses campagnes. Ce que je voudrais vous faire admirer avec moi, — car rien dans ce grand homme ne fut plus admirable, — c'est le patriotisme qui, jusqu'à sa dernière heure, inspira tous les actes de sa vie.

La paix de 1763 lui avait laissé au cœur une blessure. « Paix honteuse, s'écrie-t-il, qui ne saurait être pardonnable qu'avec le ferme dessein de saisir la première occasion de nous venger ! » Ces occasions-là ne manquent pas longtemps aux grandes nations qu'on humilie. La France cependant attendit quinze ans. La puissance de l'Angleterre était alors à son apogée. Cette puissance, Suffren ne se contente pas de vouloir l'abaisser, il la nie avec assurance. « L'Angleterre, écrit-il, n'a jamais été forte que par la faiblesse et l'ineptie de nos Gouvernements. » La guerre éclate enfin; Suffren accourt. Ne le cherchez pas ailleurs qu'au premier rang. C'est lui qui, sous les ordres du comte d'Estaing, forcera l'entrée de la rade de Newport; c'est lui qui, au combat de la Grenade, conduira notre avant-garde au feu. Mais bientôt la

fortune lui ouvre une plus large arène. Le 20 mars 1781, il part de Brest avec cinq vaisseaux ; quelques jours après l'Angleterre apprend que l'escadre destinée à s'emparer du Cap a été attaquée dans la baie de La Praya et réduite pour plus d'un mois à l'impuissance. Suffren arrive dans les mers de l'Inde, précédé de la crainte qu'a déjà su inspirer son audace. La mort de M. d'Orves l'investit du commandement en chef ; c'est une campagne d'Annibal qui commence. Quatre fois dans l'espace de huit mois cet homme héroïque qu'aucun danger n'effraye, qu'aucune fatigue ne lasse, se jette à corps perdu au milieu des flottes anglaises. Il parcourt en vainqueur des parages où notre pavillon, avant lui, craignait de se montrer, et pourtant ces triomphes répétés n'ont encore fait naître que des regrets dans son âme. « Il est affreux, écrit-il au Ministre, d'avoir pu quatre fois détruire l'escadre anglaise et de penser que cette escadre existe toujours. » Tout Suffren est dans ces paroles. Il compte pour rien et sa vie et sa gloire. Ce qui le touche, c'est la gloire de son Roi et la grandeur de son pays. Entouré d'ennemis, près de succomber sous le nombre, son désespoir éclate en un cri sublime : « Couvrez mon vaisseau de pavillons blancs ! » Assailli de murmures et de plaintes, à court de munitions, sans agrès et sans mâts de rechange, exposé même à manquer de vivres, il s'obstine à rester au poste où les intérêts de la France l'enchaînent. « La France, lui écrit le Ministre, a perdu l'Inde deux fois par le désir immodéré de revenir aux îles, et jusqu'à vous aucun commandant des escadres du Roi n'avait eu la force d'y résister. »

Pour rester dans les mers de l'Inde, Suffren a conquis Trinquemalé ; il est allé passer l'hivernage à Achem. C'est ainsi qu'il peut, dès le mois de mars, débarquer M. de Bussy et son armée sur la côte de Coromandel ; mais bientôt il apprend que cette armée, battue, est as-

siégée dans Gondelour. Il sort de Trinquemalé; il se porte avec quinze vaisseaux, montés par des équipages affaiblis, à la rencontre de dix-huit vaisseaux anglais. Supérieure en force, l'escadre anglaise est aussi supérieure en vitesse. Il lui dispute et lui gagne le vent, la contraint à plier après trois heures d'un combat opiniâtre, et la tient en respect jusqu'au moment où elle se décide à faire route pour Madras. Notre ascendant sur mer n'a jamais été si complet. C'est le moment où la nouvelle de la paix signée en Europe suspend les hostilités dans l'Inde. Les campagnes de Suffren sont finies.

Je vous ai montré ce grand homme, Messieurs, tel qu'il m'est apparu dans les dépêches qu'il a tracées de sa propre main, précieuses reliques, trésor de nos archives, que je n'ai pu toucher sans émotion. Vous semble-t-il qu'après tant de services il ait acquis le droit de remercier les Dieux ? Combien d'autres, à sa place, — je parle des plus modestes, — monteraient au Capitole. Depuis dix-huit mois il maintient son escadre sur des côtes où le sort des armes ne nous avait pas laissé un refuge; il a, par cette persistance, regagné la confiance des princes indigènes habitués à être abandonnés presque aussitôt que compromis; il a livré cinq combats heureux. La France l'applaudit et l'admire, et l'Europe tout entière a pour lui les yeux de la France. La tristesse, cependant, semble avoir envahi son cœur. C'est qu'il fallait reconquérir l'Inde, et l'Inde va rester aux Anglais. « Plaignez-moi, Monseigneur, écrit-il au marquis de Castries, mais plaignez l'État encore plus. » Le ministre et le roi se montrèrent plus disposés à le récompenser qu'à le plaindre.

Suffren obtint dans cette campagne le grade de chef d'escadre, celui de lieutenant général et une charge de vice-amiral qui fut créée tout exprès pour lui. Le marquis de Castries reçut aussi le prix de son zèle; Louis XVI lui accorda le bâton de maréchal. *Je trouve*

*juste qu'après la victoire on n'oublie pas le ministre. Un habile ministre a sa part marquée d'avance dans tous les succès* Mais n'oublions pas non plus, Messieurs, le souverain qui, à peine assis sur le trône, voulut s'occuper du bonheur de son peuple et releva d'une main hardie le drapeau humilié de la France. — Louis XVI aima la marine. Il comprit que, sans elle, il ne pouvait y avoir pour notre pays, ni richesse, ni puissance. Il l'aima, et la marine, de son côté, lui demeura fidèle. Suffren, comblé des faveurs de la Cour, ne fut pas de ceux qui connurent la douleur de survivre à la monarchie. Il mourut le 8 décembre 1788, à la veille des premiers troubles de la Révolution. Il avait assez vécu, car son nom rival des plus grands noms que nous ait légués notre histoire, devait rester à jamais gravé dans nos fastes. La marine française l'invoque encore aux jours de combat, et la patrie reconnaissante prend plaisir, par la voix de l'Empereur, à lui rendre, avec nous, un solennel hommage. Honorée et prospère, fière de sa grandeur, heureuse de la paix intérieure dont elle jouit depuis quinze ans, la France éprouve plus que jamais le besoin d'être juste envers le passé.

Rassemblons soigneusement, Messieurs, toutes nos gloires, et sur ce piédestal affermissons la dynastie nouvelle ! Plaçons-la ainsi, nous qui l'avons élue, au-dessus de tous les partis, au-dessus de tous les orages ! Élevons-la si haut que les vagues elles-mêmes se découragent, et viennent, impuissantes, expirer à ses pieds ! L'âme héroïque qui préside à cette fête et qui va revivre dans ce bronze ne saurait manquer de sourire à un pareil présage ! Suffren aima passionnément la France : nous, songeons à la bien servir !

---

## LA RÉUNION DES DEUX ESCADRES.

En partant de Toulon pour Gallipoli l'amiral Bruat s'était flatté de conserver un rôle indépendant. Il pensait que l'amiral Hamelin avec l'escadre de la Méditerranée serait employé à bloquer la flotte russe dans Sébastopol, et que l'escadre de l'Océan aurait pour mission d'appuyer le flanc droit des armées alliées opérant en Bessarabie. Une autre combinaison avait été adoptée. Ce ne fut qu'à Gallipoli que nous en reçûmes la nouvelle. Le général England, un des généraux divisionnaires de l'armée anglaise dînait avec ses aides de camp à bord du *Montebello*, quand le paquebot nous apporta le courrier de France. L'amiral reçut ses dépêches, les parcourut rapidement et, les déposant dans un coin, ne cessa pas un instant de montrer la gaieté la plus expansive. Dans la nuit il eut un affreux crachement de sang; j'accourus. On lui avait expressément défendu de parler. De la main il me montra une lettre encore ouverte sur sa table. Le ministre lui prescrivait d'entrer dans la mer Noire et de s'y ranger *sous les ordres* de l'amiral Hamelin. Frappé au cœur, se croyant dépossédé du commandement en chef de son escadre, il avait fait un puissant effort sur lui-même pour dissimuler les sentiments qui l'agitaient. Cet effort avait failli lui coûter la vie. Il resta ainsi pendant quatre ou cinq jours en danger de mort, écrivant sur une ardoise les ordres qu'il voulait donner, prescrivant sans cesse de nouvelles manœuvres de voiles, des branle-bas de combat, des exercices à feu de jour et de nuit, dévoré du besoin d'agir et n'ayant point encore arrêté dans son esprit la réponse qu'il ferait au ministre. Son premier mouvement avait

été de refuser une situation qui le faisait déchoir. De degré en degré il semblait être arrivé à tout perdre : la Baltique d'abord, la moitié de ses vaisseaux ensuite, et enfin ce suprême apanage, le commandement en chef. Ce qui le blessait le plus, c'est que, du même coup, tous ceux qui l'entouraient se trouvaient amoindris.

Nous le rassurâmes à cet égard, et son agitation en parut calmée.

Il était minuit, un exercice à feu s'achevait. Le canon tonnait dans nos trois batteries, les sections de mousqueterie, les divisions d'abordage débouchaient par toutes les échelles sur le pont. L'amiral me fit appeler : il avait tracé quelques lignes sur l'ardoise qui lui servait de tablettes. C'était l'ordre du jour qu'il adressait à l'escadre. « Marins de l'escadre de l'Océan, disait-il, nous allons entrer dans la mer Noire pour nous ranger sous les ordres du brave amiral Hamelin. Vous êtes de jeunes vaisseaux, mais vous avez travaillé et l'heure du combat vous trouvera prêts. » Toute son âme était dans ce peu de paroles. Travailler pour se préparer au combat, il n'avait point eu d'autre pensée depuis six mois. « Voilà votre réponse au ministre, lui dis-je. » Il me serra la main, et je recopiai deux fois cet ordre du jour si énergique dans son laconisme — pour l'escadre d'abord, pour le ministre ensuite. Il paraît certain qu'à Paris on ne s'était pas rendu un compte bien exact des conséquences que devaient entraîner les termes dans lesquels on avait prescrit la fusion des deux escadres. La pensée du ministre nous fut mieux expliquée par une seconde dépêche que nous reçûmes un mois plus tard. L'escadre de l'Océan, commandée en chef par le vice-amiral Bruat. était réunie, sous les ordres du vice-amiral Hamelin, le plus ancien des deux vice-amiraux, à l'escadre de la Méditerranée. L'amiral Bruat ne perdait ainsi aucune des prérogatives qui lui étaient à bon droit précieuses. Mais, en chef ou en sous-ordre, il fallait qu'il fît cette guerre.

Son patriotisme ne se fût jamais consolé d'avoir manqué une pareille occasion.

---

## UN PROJET DE BOMBARDEMENT.

On ne peut avoir oublié la part glorieuse que *Le Breslau* prit au combat de Navarin. Ce vaisseau arrivait sur le théâtre de l'action lorsque la lutte était déjà engagée. Il fallut lui frayer un chemin à travers les escadres alliées et les premiers rangs de la flotte ennemie. M. de la Bretonnière qui le commandait fut grièvement blessé ; on l'emporta tout sanglant de son banc de quart.

La nuit survint, nuit d'angoisses et d'horreur où l'ennemi acheva de ses propres mains la destruction de sa flotte. A chaque instant des vaisseaux volaient en éclats. L'air était obscurci par une épaisse fumée et des débris enflammés tombaient de toutes parts. Les brûlots dont les Égyptiens avaient coupé les câbles, après y avoir mis le feu, erraient dans la baie, menaçant d'incendie la masse confuse et enchevêtrée des escadres. Des canots munis de grappins furent envoyés à leur rencontre ; on élongea des amarres, on leva ou l'on mouilla des ancres. A une journée d'émotions succéda une nuit de fatigues. La plupart des officiers succombaient au sommeil. Bruat se refusa au repos qu'il avait si bien gagné et qu'on l'engageait à prendre. Il resta sur le pont jusqu'aux premières lueurs du jour, pourvoyant à tout, animant chacun de son zèle et exerçant déjà l'ascendant qu'aux heures du danger une âme énergique ne manque jamais de prendre. Aussi à partir du combat de Navarin, où sa brillante conduite lui avait mérité la croix de la Légion d'honneur, voit-on l'opinion publique l'adopter et saluer

en lui une des espérances de l'avenir. Il commence à se détacher de la foule.

Si, arrivé à cette époque de sa carrière, le futur amiral de France eût trouvé sous ses pas une grande guerre maritime, aucun des officiers qui l'ont alors connu ne doutera qu'il ne se fût fait un nom digne d'être cité à côté des noms les plus illustres du siècle de Louis XIV. Il avait trente-trois ans, une santé qui ne trahissait point encore son énergie, une expérience acquise au prix de dix-huit années passées à la mer, une intrépidité sûre d'elle-même, et, ce qui fait les héros, le désir d'arriver par tous les chemins à la gloire. Mais la guerre s'était brusquement terminée en Morée. Elle n'existait plus que pour une fraction peu considérable de notre marine qui entretenait devant Alger un fastidieux blocus. C'est vers cette croisière si pénible où venait s'émousser l'ardeur des meilleurs officiers que Bruat cependant a tourné les yeux. Là où la guerre existe, il ne peut se persuader qu'il n'y ait rien à faire. Sa tête s'exalte, et le 6 mars 1829 son protecteur l'amiral Halgan, devenu directeur du personnel, reçoit la lettre suivante :

« C'est sous vos auspices que j'ai été fait enseigne et lieutenant de vaisseau. L'intérêt que vous m'avez témoigné dans ces circonstances et que j'ai tâché de justifier par ma conduite me permet de croire que vous me prêterez votre appui pour l'exécution d'un projet qui doit, avant tout, obtenir votre approbation. J'espère, Dieu merci, pouvoir puiser dans mon cœur l'énergie et l'activité nécessaires pour que vous n'ayez pas à vous repentir de m'avoir couvert de votre égide. »

Quel était donc le fameux projet dont l'exposé accompagnait cette lettre ? J'ai pu le retrouver au sein de ces archives où sommeillent tant de desseins avortés, tant de propositions qui ne reverraient le jour que pour l'étonnement ou pour le désespoir de plus d'un moderne

inventeur. Ce projet longuement détaillé s'appuyait sur l'emploi de deux moyens d'action qui n'avaient point encore été sérieusement éprouvés, mais dont un esprit entreprenant devait, dans son agitation féconde, songer à tirer parti. Le dey d'Alger ne cédait point au blocus de ses ports; Bruat proposait de le réduire par un bombardement. Il ne demandait pour cela ni la flotte de Duquesne, ni les bombardes de Petit-Renau. Un navire à vapeur armé de deux canons Paixhans suffirait.

« J'espère, disait-il, pouvoir pendant la plupart des nuits, m'approcher assez de la ville d'Alger pour y porter le ravage et l'incendie. Si je ne me trompe, la garnison harcelée sur tous les points, le désordre jeté tantôt dans un quartier, tantôt dans un autre, il n'en faut pas davantage pour lasser cette population turbulente et l'amener à un tel mécontentement que la soumission devienne inévitable. Je sais, monseigneur, qu'un malheur peut arriver, mais, si vous l'ordonnez, le pavillon du roi ne sera pas foulé ».

Ce qui me frappe dans ce projet et dans l'exposé dont j'ai dû abréger les détails, c'est que, dès 1829, l'homme que j'ai eu l'honneur de seconder en 1854 y apparait tout entier. Il n'y a point un incident qu'il ne veuille prévoir et auquel il n'offre incontinent de porter remède. Au danger « d'être coulé » il répond par la proposition de garnir la poupe d'une ceinture de fer; à celui d'être « attaqué par des embarcations » il oppose la puissance que lui donnera la vitesse de son bâtiment; il broiera sous sa proue toute une flottille. « Les Algériens, dira-t-on, feront sortir du port leurs corvettes; » les brises de nuit soufflent rarement avec force et les navires ennemis n'auront point un sillage suffisant pour atteindre un navire à vapeur. L'artillerie du colonel Paixhans aurait d'ailleurs facilement raison de ces corsaires.

Mais la machine peut être atteinte par un boulet et

subitement paralysée. Avec des avirons de galères et des ancres flottantes, on saurait dans ce cas « se tirer d'affaire. » Qu'une brise soudaine et violente vienne à souffler du large, comment l'auteur du projet s'y prendra-t-il pour s'éloigner de la côte ? « Il coupera, soit d'un bord, soit de l'autre » et trouvera bien toujours un point où, avec deux chaînes de 200 brasses chacune, il pourra laisser passer la tourmente et attendre au mouillage un temps plus favorable. « Les fonds sont grands, dit-il; je sais bien que les chaînes fatigueront. Des bouées creuses pourront les soulager. »

Les précautions ingénieuses et les expédients un peu chimériques s'entremêlent ici. Je reconnais, sans pouvoir m'empêcher d'en sourire, cet esprit dont, pendant deux années, j'ai suivi tout haletant l'activité fiévreuse. Voilà bien l'imagination qui m'a inspiré en moins de dix-huit mois, plus de six mille ordres ou dépêches; voilà bien la pensée qui s'acharnait à ne rien laisser au hasard, la volonté qui, se plaçant en face des éventualités les plus invraisemblables n'en admettait jamais qui la dussent réduire à l'impuissance. Il faut faire cependant une suprême concession aux gens calamiteux. « Un malheur peut arriver. » L'âme du héros se révèle alors dans ce cri : « Le pavillon du roi ne sera pas foulé. » Il n'insiste pas. Il peut avoir l'éclair, le jet rapide et presque involontaire d'une pensée sublime. Il a horreur de l'emphase et se rit de ces grandes promesses de sacrifice qui ne sont souvent à ses yeux que le symptôme d'une inquiétude secrète. Pour lui, ce qui le distingue entre tous, c'est l'espoir de réussir. On l'a vu conserver cette heureuse faculté au milieu des péripéties les plus émouvantes, et après les leçons les plus cruelles.

Pendant que ce projet de bombardement nocturne prenait le 3 mars 1829 la route du ministère, le lieutenant de vaisseau Bruat était appelé au commandement d'un brick de 16 canons. Une dépêche partie de Paris le

28 février notifiait au jeune capitaine la décision du ministre. Ce beau plan, qui reposait tout entier sur l'emploi d'un navire à vapeur, alla donc s'enfouir dans les archives d'où j'ai pris plaisir à l'exhumer; mais vingt-six ans plus tard, le commandant en chef de l'escadre de la mer Noire y revenait avec la prédilection qu'on accorde toujours à ses fantaisies de jeunesse. Les steamers alliés devaient faire contre Sébastopol l'essai qui eût été tenté sans doute avec plus d'efficacité contre Alger.

Investi du commandement du *Silène*, le lieutenant Bruat ne bombarda pas Alger, il n'en devint pas moins la terreur de la côte. Quand un concours de circonstances fatales eut jeté *le Silène* à côté de *l'Aventure* sur la plage du cap Bengut, il fit des efforts surhumains pour arracher aux brisants le navire dont il ne pouvait plus que prolonger l'agonie. « Un malheur était arrivé; » mais selon la promesse du lieutenant du *Breslau*, notre orgueil national n'eut point à en souffrir. Les scènes de carnage qui suivirent, les horreurs d'une captivité dont la prise d'Alger marqua seule le terme ont fait de ce naufrage un des épisodes les plus intéressants et les plus populaires de l'histoire de la marine française. L'intrépide gaieté du capitaine Bruat lui valut, dès ce jour, plus qu'une réputation de salon. Il devint l'entretien des gaillards d'avant, la distraction des longs quarts de nuit. Le premier rayon de gloire jaillit donc pour lui d'un désastre. Il était dans sa destinée d'arriver aux honneurs par des chemins ardus.

---

# LE BLOCUS DE VENISE

La campagne de Crimée nous avait investis d'une puissance morale qui, pendant quelques années, nous rendit les arbitres de l'Europe. Nous avons eu entre les mains, par ce seul et énergique effort, le pouvoir de vivre en paix et de contraindre le monde à suivre notre exemple. Quel début pour un règne ! Les résultats de la guerre d'Italie, malgré l'étonnante rapidité avec laquelle ils avaient été obtenus, furent assez froidement accueillis par l'opinion publique. Pour la première fois peut-être, la victoire nous trouva insensibles. Il serait injuste cependant d'oublier les précautions qu'avait prises le gouvernement impérial pour localiser ce nouveau conflit et pour se mettre en garde contre les entraînements d'un premier succès. Rien ne fut négligé, non-seulement pour abréger la durée de la guerre, mais pour en circonscrire le théâtre. Une partie du littoral autrichien se trouvait placée sous la garantie de la Confédération germanique. Il nous fut formellement interdit d'en laisser approcher nos vaisseaux. Ce n'était pas assez de respecter les susceptibilités de l'Allemagne; on prit également soin de ne pas éveiller celles de l'Angleterre. On se rappelait à Paris l'émotion qu'avait produite à Londres, en 1854, le combat de Sinope. Tout acte de vigueur qui atteste la puissance navale d'une autre nation a le privilége de toucher le peuple anglais au vif et de l'arracher à sa torpeur. Nous avions une escadre de dix vaisseaux de ligne prête à prendre la mer; nous ne cédâmes pas à la tentation de l'envoyer sur-le-champ dans l'Adriatique. Nous attendîmes pour la mettre en mouvement que la chute du ministère Derby eût amené au pouvoir un cabinet dont les dispositions nous fussent plus favorables. Pendant que les forces navales, réunies

à Toulon sous les ordres de l'amiral Desfossés, étaient intentionnellement tenues à l'écart, le blocus de Venise demeurait confié à une division composée de trois bâtiments.

La marine française voyait ainsi son rôle strictement borné à l'interruption des communications maritimes entre Venise et Trieste. Des instructions moins étroites auraient permis peut-être plus d'une opération sur le littoral ennemi. Nos anciens protégés, les Monténégrins, ne demandaient qu'à nous seconder. Si nous eussions forcé les bouches de Cattaro et montré notre pavillon au centre du bassin, où le canon des batteries autrichiennes n'aurait pu nous atteindre, les sujets du prince Danilo descendaient, comme un torrent déchaîné, dans la plaine. C'eût été là une diversion de la plus haute importance, mais cette diversion nous eût créé des engagements, elle eût inévitablement compliqué la campagne; on eut la sagesse d'en écarter résolûment la pensée. La seule chose permise, prescrite même à la division de l'Adriatique, ce fut « de prendre, brûler ou détruire » ce qu'elle rencontrerait sur sa route. Nous ne rencontrâmes que des navires de commerce; mais, par une faveur toute spéciale du sort, parmi ces navires se trouvèrent cinq ou six bâtiments charbonniers. Sans cette manne du désert offerte à nos fourneaux, nous n'aurions jamais pu réussir à maintenir efficacement le blocus dont nous avions été chargés.

La division de l'Adriatique, partie le 5 mai 1859 de Toulon, se composait du vaisseau *l'Eylau* portant le pavillon du contre-amiral, du vaisseau *le Napoléon* et de la frégate *l'Impétueuse*. Le 25 mai, elle est ralliée devant Venise par l'aviso *le Chaptal* détaché de la station du Pirée. Le 30, le vaisseau *l'Algésiras* arrive de Toulon remorquant deux navires à voiles chargés de charbon. Le 1er juin, le pavillon du contre-amiral passe de *l'Eylau* sur *l'Algésiras*. Le 15, la corvette *le Berthollet* mouille

devant Venise ; le vaisseau *le Napoléon* fait route pour Antivari où se trouve déjà la frégate *l'Isly* chargée du blocus de Cattaro. Mais dès le 1er juin le port de Toulon a reçu l'ordre de préparer une expédition plus sérieuse. L'avénement de lord Palmerston nous affranchit des ménagements que nous avions cru devoir garder jusqu'alors. La baie d'Antivari sera le rendez-vous général de cette expédition, qui doit se composer d'une escadre et d'une flotte de siége. L'escadre comprend : quatre vaisseaux : *la Bretagne, l'Alexandre, le Redoutable, l'Arcole ;* trois avisos qui ne sont pas désignés encore et trois transports : *la Nièvre, l'Isère, l'Yonne.* La flotte de siége, placée sous le commandement en chef du contre-amiral Cte Bouët-Willaumez, est adjointe à l'escadre pour les opérations ultérieures de la guerre. Elle comprend : quatre frégates à vapeur : *le Mogador, le Vauban, le Descartes, le Sané ;* trois batteries flottantes : *la Dévastation, la Lave, la Tonnante ;* quatorze canonnières : *l'Aigrette, l'Étincelle, l'Éclair, la Flèche, la Flamme, la Fulminante, la Grenade, l'Arquebuse, la Lance, la Poudré, la Redoute, la Sainte-Barbe, la Salve, la Tempête ;* quatre chaloupes canonnières : *la Guêpe, l'Alerte, la Mutine, la Tirailleuse ;* deux chaloupes canonnières toscanes : *l'Ardita, la Véloce.*

Les quatre frégates et les trois batteries flottantes, formant le premier groupe de la force expéditionnaire, quittent Toulon le 12 juin pour se rendre à Antivari.

---

Extrait des dépêches adressées au ministre de la marine par le contre-amiral commandant en chef la division de l'Adriatique.

Messine, 9 mai 1859.

...... Une voie d'eau d'apparence assez grave s'était déclarée à bord du *Napoléon* et déjà j'hésitais à me faire accompagner par ce vaisseau dans l'Adriatique ; heureusement cette voie d'eau dont on ignore encore la cause ne paraît plus de nature à inspirer d'inquiétude. Tout porte à croire qu'elle ne provient pas de la carène, mais bien d'une des parties de la machine qui se trouve, soit directement, soit indirectement, en communication avec la mer.

Nous allons continuer notre route. Nos soutes à charbon sont pleines et nous emportons en outre deux jours de chauffe dans nos batteries.....

En mer, 11 mai.

Nous avons capturé hier le trois-mâts autrichien *la Sybille*, venant de Norwich, chargé de 514 tonneaux de charbon. Je l'ai fait prendre à la remorque par *l'Impétueuse* et je le conduis devant Venise où il nous servira de magasin.

Nous nous sommes également emparés ce matin du brick *le Pick-Nick* de 237 tonneaux, se rendant de Hambourg à Trieste. Je l'envoie en France...

La capture de *la Sybille* est une circonstance fort heureuse, puisqu'elle assure, pour le moment du moins, notre approvisionnement de charbon.

12 mai 1859.

Nous avons capturé ce matin un superbe trois-mâts autrichien *la Concordia*, armé de deux pièces de canon, monté par 14 hommes d'équipage et chargé de 530 tonneaux de charbon. Je l'ai pris à la remorque et je l'emmène devant Venise.

13 mai.

Nous venons de faire notre cinquième prise. Je l'expédie en France. Plusieurs navires se montrent à l'horizon, mais je n'en chasse aucun qui puisse me détourner de ma route. J'ai hâte d'arriver devant Venise. Malheureusement j'éprouve à chaque instant des retards sur lesquels je n'avais pas compté. Nous avons dû passer la majeure partie de cette nuit stoppés. C'est d'abord *l'Eylau* qui a demandé près de trois heures pour remplacer quelques-uns des clapets de ses pompes à air. Le vide ne se faisait plus dans les condenseurs. A peine venions-nous de remettre en marche que *l'Impétueuse* a fait à son tour le signal d'avarie. Nous attendions qu'elle fût en état de reprendre sa route, quand *le Napoléon* qui était stoppé signala « une avarie grave qui ne pouvait se réparer à la mer. » Je me transportai immédiatement à bord de ce vaisseau. Voici ce qui était arrivé. En stoppant, *le Napoléon* qui est toujours fort incommodé par la voie d'eau dont j'ai expliqué la cause à V. E. avait fermé le diaphragme de son tuyau de décharge. Quand on a voulu le rouvrir, la clavette du levier s'est rompue et le tuyau est resté hermétiquement fermé. L'avarie était grave, en effet, puisque le bâtiment ne pouvait essayer de mettre sa machine en mouvement sans s'exposer à briser sa pompe à air. Le temps heureusement était fort beau; *le Napoléon* s'est mis à la bande,

un homme est entré par l'extérieur dans le tuyau de décharge et est parvenu à soulever le diaphragme. On a ajusté à faux frais une nouvelle clavette au levier, et *le Napoléon* est en marche.

Tout ce que j'ai vu depuis que je navigue sur des vaisseaux à vapeur me prouve à quels mécomptes on peut être exposé avec ce genre de bâtiment. J'ose prier V. E. de vouloir bien songer quelquefois à nos embarras. Dans la marine à vapeur, ce qui paraît le superflu peut bien souvent n'être que le nécessaire.

14 mai.

J'expédie en France notre onzième prise. J'en aurais fait probablement bien davantage, si j'avais pu m'arrêter plus longtemps entre le cap Linguetta et le cap Sainte-Marie. J'ai dû me borner à chasser les navires qui se trouvaient sur ma route, car je veux, avant tout, arriver le plus tôt possible devant Venise. A dater de ce moment, c'est vers le golfe de Venise que je vais expédier nos prises. Je ne les dirigerai plus sur France que lorsque je pourrai les y envoyer sous escorte. Un navire à vapeur autrichien *la Santa-Lucia* se trouve à Cattaro; un autre, *le Curtatone,* stationne à Ancône. Je ne veux pas m'exposer à voir les bâtiments capturés retomber entre les mains de l'ennemi.....

15 mai.

J'expédie en France notre dix-septième prise. J'arriverai devant Venise avec douze ou quinze cents tonneaux de charbon. Nous avons détaché sur nos prises 150 hommes environ de nos équipages. Nous n'en restons pas moins dans d'excellentes conditions de combat. Je demanderai toutefois le prompt remplacement des matelots qui nous manquent. Toutes nos prises vont

passer par le phare de Messine. Si la neutralité du royaume de Naples devenait douteuse, il serait important que j'en fusse avisé le plus tôt possible.......

Devant Venise, 23 mai.

J'ai l'honneur de prévenir V. E. que, depuis le 16 mai, le blocus de Venise est établi. J'en ai adressé la notification au doyen du corps consulaire. Le nombre de nos prises s'élève jusqu'à présent à 35 navires, — 22 bricks ou trois-mâts et 13 trabacoli. Cinq frégates et une grande corvette autrichiennes sont embossées dans la passe de Malamocco. Deux autres navires de guerre sont mouillés dans le canal qui conduit à Venise. Le vaisseau *le Kaiser* qui paraît désarmé, est amarré en arrière de la ligne d'embossage. Plusieurs bateaux de la compagnie du Lloyd sont constamment en mouvement dans l'intérieur des lagunes.....

....J'ai dit à V. E. combien, malgré les ressources inespérées que j'ai trouvées sur nos prises, j'étais obligé de me montrer économe de notre combustible. La consommation totale de la division a été jusqu'ici de 1324 tonneaux. Il me reste en ce moment, tant à bord de nos bâtiments qu'à bord des quatre prises que j'ai conservées comme magasins, 2737 tonneaux. La surveillance que je suis obligé d'exercer entraîne, dans les circonstances ordinaires, une consommation d'environ 50 tonneaux par jour, car je tiens presque constamment un de nos navires sous pression et les deux autres prêts à le soutenir. J'ai tout lieu de croire que cette dépense, loin de décroître, ne fera qu'augmenter. Il est peu probable que les navires à vapeur autrichiens continuent à demeurer aussi tranquilles. Je n'estime donc pas à plus de 25 jours la durée de notre approvisionnement actuel, puisque je ne peux songer à l'épuiser complétement. Chacun de nos navires doit conserver au moins 250 tonneaux de

charbon pour rester dans de bonnes conditions de stabilité et parer aux éventualités imprévues. Les prises elles-mêmes ne peuvent être vidées complétement ; je n'ai pas de lest à leur donner en échange du charbon que je leur prends.....

J'ai expédié en France une cinquième prise chargée de 400 tonneaux de charbon. Cette cargaison appartenait à une maison anglaise, et j'ai craint qu'elle ne fût considérée comme marchandise neutre non saisissable sous le pavillon ennemi. J'avais d'ailleurs plus de charbon déjà que je n'en pourrai consommer, puisque je n'ai trouvé sur aucune prise l'huile et le suif nécessaires pour lubrifier nos machines. Si dans quelque temps nous nous trouvions condamnés à l'immobilité, ce ne serait pas par le défaut de combustible, mais bien par celui de matières grasses et, à cette occasion, j'oserai prier V. E. de vouloir bien donner des ordres pour que chaque envoi de charbon qui nous sera fait soit accompagné des quantités d'huile et de suif correspondantes.

25 mai.

....Jusqu'ici je n'ai pu trouver pour communiquer avec V. E. que des occasions très-incertaines. Je lui ai écrit par toutes les prises que nous avons envoyées en France et par divers bâtiments neutres. J'ai enfin réussi à établir des relations avec le port de Rimini. J'expédie devant ce port la frégate *l'Impétueuse*. Elle y déposera un des aspirants attachés à mon état-major général, M. Sallandrouze, qui, passant par Florence et Livourne, remettra lui-même à V. E. mes dépêches et me rapportera ses ordres. Parmi les nombreux renseignements que j'ai recueillis, soit auprès de nos prisonniers, soit à bord des bâtiments neutres, je fais choix de ceux qui me paraissent avoir un certain caractère d'authenticité. Il

y aurait actuellement 15 000 hommes de troupes de différentes armes à Venise, sans compter 3 000 hommes employés à la défense du Lido. Le port de Malamocco serait fermé par un double rang de pontons coulés ne laissant plus que le passage d'un ou deux navires. Ce passage serait lui-même fermé par deux chaînes. L'escadre réunie dans les Lagunes se compose de 10 navires de guerre à vapeur prêts à prendre la mer, savoir : 6 frégates et 4 avisos.

Jusqu'à l'arrivée de la division deux ou trois bâtiments à vapeur venant de Trieste apportaient chaque jour des troupes dans Venise et repartaient immédiatement pour en aller chercher d'autres. Depuis notre apparition, ces communications ont été complétement interrompues. Il n'entre plus rien par mer à Venise. Le service du gaz n'a plus que pour un mois de charbon. L'inquiétude des autorités autrichiennes est très-grande. Voici la proclamation qui a été affichée, il y a une dizaine de jours, sur les murs de Venise : « Aussitôt que les habitants entendront tirer le canon, ils devront au 12$^{me}$ coup rentrer dans leurs maisons et fermer leurs fenêtres. Les prêtres et les médecins pourront seuls continuer à circuler dans les rues. » ..... Le pays entre Padoue et Trévise est tout à fait dégarni de troupes. Un débarquement qui s'opérerait à l'embouchure de la Piave couperait le chemin aux renforts qui viennent de l'Autriche supérieure et du Tyrol.

31 mai.

.....J'envoie ce soir *l'Impétueuse* à Rimini. Cette frégate remorquera jusqu'au delà d'Ancône le brick français *la Rosa*, qui est venu me demander une escorte. Elle remorquera également quatre de nos prises....

5 juin.

....Nous avons capturé avant-hier un trois-mâts autrichien chargé de charbon. Notre approvisionnement de prévoyance se compose encore d'environ 1 500 tonneaux d'excellent charbon de Newcastle.

6 juin.

....La dépêche suivante venant de Bologne m'a été communiquée par les soins de notre agent consulaire à Rimini :

» Le prince Napoléon a demandé à M. Milesi, légat apostolique à Bologne, le passage pour son armée. M. Milesi en a référé à Rome et a obtenu le passage demandé. L'ordre a été donné de faire préparer tous les approvisionnements dont les troupes françaises pourraient avoir besoin. »

Les Romagnols qui m'ont apporté cette dépêche sont dans l'enthousiasme. Ils affirment, avec cette facilité d'espérance propre aux populations méridionales, que, le jour où l'armée du prince se présentera à Ponte Lagoscuro et à Francolino pour y franchir le Pô et entrer dans la Polésine, la ville de Venise nous appartiendra. Je suis loin de compter sur des succès aussi prompts, mais, s'il était vrai que le prince dût se rapprocher des bords de l'Adriatique, je voudrais être en mesure de seconder ses projets...... Dès que j'aurai terminé nos transbordements de charbon, je détacherai un bâtiment devant les embouchures du Pô pour qu'il en étudie les diverses branches et se tienne prêt à soutenir les corps de troupes que le prince dirigerait de ce côté. Ce sont évidemment des chaloupes canonnières qu'il faudrait

employer pour prêter à ces détachements un appui efficace. N'ayant à ma disposition aucune de ces chaloupes, je tâcherai d'y suppléer par l'emploi des 15 trabacoli que nous avons capturés, mais on ne peut se dissimuler que ce sont là des instruments fort lents et fort incommodes en comparaison des chaloupes à vapeur.

6 juin.

Je crois indispensable que la déclaration du blocus de Venise mentionne également celle des bouches du Pô. Un assez grand nombre de barques romaines nolisées par des négociants de Trieste continuent, dit-on, à introduire des denrées coloniales dans Venise en allant les débarquer, soit à la bouche de La Maestra, soit à Porto Levante. Le blocus de Venise deviendrait inutile si on laissait ouverte la voie détournée par laquelle on espère tromper notre surveillance.

9 juin.

....Le chiffre des troupes qui composent la garnison de Venise paraît varier tous les jours. Je ne crois pas cependant que ce chiffre soit jamais descendu au-dessous de 15 à 20 000 hommes. Avant l'arrivée de la division, c'était par mer que venaient à Venise tous les renforts et tous les approvisionnements que le chemin de fer apportait à Trieste. Ces transports ont complétement cessé. Certaines informations donnaient cependant à penser que les Autrichiens, n'osant plus s'aventurer dans le golfe, pouvaient bien encore faire transporter leurs troupes à Grado ou à l'embouchure du Tagliamento. Débarquées sur le premier de ces points, les troupes n'avaient plus qu'à filer le long du rivage. Déposées à l'endroit où le Tagliamento se jette à la mer, il leur était facile de remonter le fleuve dans des barques

jusqu'à Lusitana et d'y prendre la grande voie de communication de la haute Italie. Cette double hypothèse me semblait peu vraisemblable. J'ai voulu cependant qu'il ne pût rester à cet égard aucun doute. J'ai prescrit à *l'Eylau* d'appareiller à dix heures du soir et de se trouver à la pointe du jour entre la baie de Pirano et le port de Grado. *Le Chaptal*, de son côté, levait l'ancre à une heure du matin et se trouvait à cinq heures devant la ville de Caorle. S'il y avait eu quelques barques autrichiennes en route, elles se seraient trouvées par cette manœuvre prises entre deux feux, mais on n'a rencontré sur la côte qu'un certain nombre de bateaux pêcheurs. Les seules communications qui aient encore lieu entre Venise et Trieste sont celles qu'entretiennent les bateaux romains en se portant aux embouchures du Pô. Sous prétexte de se rendre à Ponte Lagoscuro, ces bateaux viennent débarquer dans des allèges le sucre et le café que les canaux intérieurs font arriver jusqu'à Venise.

9 juin.

....Me trouvant souvent obligé de ne laisser devant Venise que deux bâtiments pour y bloquer l'escadre autrichienne, j'ai cru devoir faire armer en guerre deux de nos prises : *la Concordia* et *le Mladi Slavianin*. J'ai confié le commandement de *la Concordia* à M. l'enseigne de vaisseau Pigeard et je l'ai chargé de la défense et de la police de toutes les autres prises que j'ai fait grouper autour de son bâtiment, au mouillage de la Sacca di Piave....

12 juin.

La frégate *l'Impétueuse* est arrivée ce matin de Rimini apportant la confirmation officielle de la victoire de Magenta. J'ai fait célébrer ce glorieux succès par une salve

de 21 coups de canon. Tous les bâtiments de la division ont pavoisé et une double ration de vin a été distribuée aux équipages..... Les bâtiments autrichiens mouillés dans l'intérieur des lagunes ont peint en noir leur raie de batterie et n'ont conservé que leurs bas-mâts. Dans ces conditions, ils pourraient vouloir profiter d'une nuit sombre pour s'échapper du port de Venise et aller se réfugier à Pola. J'ai dû prendre des mesures pour les surveiller de plus près....

13 juin.

J'ai reçu ce soir par *le Chaptal* la dépêche que V. E. m'a adressée par le télégraphe de Florence le 11 juin, pour me prescrire de surveiller les bateaux romains soupçonnés de se livrer au transport des munitions de guerre. La rapidité de cette transmission montrera à V. E. tout l'avantage que nous pouvons retirer de fréquentes communications avec le port de Rimini. Les ordres qui me seront expédiés de Paris me parviendront par cette voie en moins de 48 heures. Les allées et venues de nos bâtiments entre Rimini et le golfe de Venise rendront en même temps le blocus des bouches du Pô plus effectif. Le meilleur moyen de maintenir ce blocus serait évidemment de faire stationner un bâtiment entre la pointe de la Maestra et le port de Goro. Je prendrai ce parti dès que les moyens dont je dispose me le permettront. Je ne puis oublier en effet que le blocus de l'escadre autrichienne est toujours la chose essentielle. Je désire y consacrer constamment deux vaisseaux ou, tout au moins, un vaisseau et une frégate avec un aviso ; car si j'avais à poursuivre un des navires de cette escadre tentant de s'échapper, je ne voudrais pas laisser sans protection les deux transports et les prises chargées de charbon que je conserve devant Venise.....

Six bâtiments de commerce autrichiens partis de Marseille avec des sauf-conduits délivrés par le département de la marine, se sont présentés devant Venise. Je les ai laissés passer, après leur avoir notifié le blocus. Quelques-uns de ces bâtiments ont été fort heureux d'être munis d'un sauf-conduit. Lorsque je les ai arrêtés, ils avaient déjà été visités trois fois : par *l'Impétueuse*, par *l'Eylau* et par *le Chaptal*. Le dernier était chargé de locomotives pour le chemin Lombardo-Vénitien. Il est entré à Malamocco ce matin.

14 juin.

....L'ennemi paraît avoir reconnu ce qui m'avait frappé moi-même : c'est que la partie la moins bien défendue du littoral, celle où nous aurions probablement porté nos efforts, n'était pas le Lido même, mais la partie des Murazzi qui s'étend de Chioggia à San-Pietro. Aussi est-ce de ce côté qu'il a poussé avec le plus d'énergie ses travaux. J'en adresse le croquis à V. E. Il est bon que le ministre puisse calculer ses moyens d'attaque d'après une connaissance exacte des nouvelles défenses de l'ennemi.

Le yacht de l'archiduc Maximilien, *la Fantasia*, a quitté le mouillage de Malamocco et a remonté les canaux des lagunes. Je fais surveiller de mon mieux ce bâtiment, car il est très-rapide, ne tire que quatre ou cinq pieds d'eau et pourrait facilement s'échapper de nuit par la passe du Lido.

15 juin.

La frégate *l'Impétueuse* arrive de Rimini; cette frégate a pu s'approcher des embouchures du Pô jusqu'à portée de canon. J'ai l'honneur de transmettre à V. E. le rapport de M. le commandant Exelmans. Cet officier supé-

rieur montre dans toutes les occasions beaucoup de décision et de fermeté. Je lui en ai exprimé plusieurs fois toute ma satisfaction. J'ai lieu de croire que les mesures que j'ai prises auront assuré l'accomplissement des ordres de l'empereur. Les barques romaines hésiteront à continuer leurs transports en apprenant les dangers auxquels cette violation de la neutralité pourrait les exposer.

Même date.

Le *Berthollet* a mouillé ce matin devant Venise. Ce bâtiment m'apporte une lettre par laquelle M. l'amiral Desfossés m'annonce sa prochaine arrivée avec une partie de l'escadre et la flotte de siége.....

La ville de Ravenne a arboré le drapeau de l'indépendance italienne et nommé une junte provisoire de gouvernement. Cette junte m'a envoyé une députation. J'ignore complétement si le mouvement de Ravenne, qui paraît être la conséquence d'événements analogues survenus à Bologne et à Faenza, aura l'approbation de l'empereur. J'ai reçu avec bienveillance la députation de Ravenne, mais je me suis bien gardé de lui donner le moindre encouragement.....

16 juin.

J'ai reçu hier soir la dépêche que V. E. m'a adressée le 8 juin par le télégraphe, pour m'autoriser à débarquer à Rimini nos 240 prisonniers. J'userai de cette autorisation, dès que j'aurai pu m'assurer du consentement des autorités pontificales, mais dans l'état d'agitation où se trouvent aujourd'hui les Légations, je dois m'abstenir de toute démarche qui pourrait jeter quelques doutes sur notre intention de respecter scrupuleusement la neutralité des États du Saint-Père.

....Les frégates autrichiennes ont remonté les lagunes et paraissent occupées à faire des transports entre Malamocco et Venise. La passe de Malamocco a été garnie de machines incendiaires dont on m'a envoyé le plan. Des brûlots sont aussi préparés dans l'arsenal. Ce sont de grands tubes qui ont à peu près la forme d'un bateau, et qui sont destinés à se mouvoir à fleur d'eau.

18 juin.

La victoire de Magenta et la marche rapide des armées de l'empereur paraissent avoir singulièrement modifié ici l'état des choses. La *Gazette de Venise* du 11 juin contient l'annonce officielle de la retraite des troupes autrichiennes derrière l'Adda. Le peuple est en proie à une extrême agitation. Les mouvements des frégates que j'avais signalés à V. E. étaient motivés par une tentative d'insurrection. Un transfuge provenant de la frégate *le Federico* que j'ai recueilli ce matin, nous a confirmé les renseignements qui nous avaient été déjà donnés par deux bâtiments neutres. La résistance de l'ennemi sera probablement fort affaiblie par les dispositions hostiles d'une ville de 410 000 âmes.... D'un instant à l'autre le drapeau de l'indépendance italienne peut flotter sur les clochers de Venise. Ce qu'il faut peut-être craindre, c'est que ce mouvement ne soit prématuré et n'entraîne une effusion de sang inutile.

M. l'amiral Desfossés m'a fait connaître qu'il partirait de Toulon le 15 juin et serait probablement ici le 22. Je m'applique à rassembler et à coordonner tous les documents qui pourront le mettre en mesure de bien apprécier la situation. J'ai fait choix d'un certain nombre de pilotes qui seront fort utiles à la flotte de siége.

24 juin.

...Tous les ports des États du Pape qui ont arboré le drapeau de l'indépendance italienne se sont crus obligés de m'envoyer des députations ou des adresses. Je me suis abstenu de faire aucune réponse à ces démarches... ...Le port de Rimini est une petite localité fort tranquille, fort insignifiante au point de vue politique. Ce n'est qu'à Ancône que l'apparition d'un de nos bâtiments aurait pu causer quelque fermentation.

26 juin.

...Les journaux nous ont annoncé que la flotte de siége avait quitté Toulon le 12 et que l'escadre de M. l'amiral Desfossés ne tarderait pas à la suivre. L'amiral m'avait en effet invité à l'attendre devant Venise du 20 au 22. Jusqu'ici aucun bâtiment n'a paru à l'horizon et depuis quelques jours la mer est complétement déserte. Les navires neutres n'approchent plus de Venise. Les Autrichiens semblent cependant avoir reçu quelque avis de l'entrée de l'escadre française dans l'Adriatique. Le vaisseau *le Kaiser* a été amené hier soir dans la passe de Malamocco où il est destiné, m'assure-t-on, à combler la dernière issue qu'on y avait laissée pour la sortie des bâtiments neutres.

J'envoie *l'Impétueuse* à Antivari....

30 juin.

Si l'expédition de l'Adriatique n'est point accompagnée d'un corps de troupes, il faudrait, je pense, commencer par prendre Chioggia et envoyer ici quelques milliers de fusils et des munitions pour armer les populations qui voudraient se joindre à nous. Si, au contraire, l'expé-

dition comprend un corps de débarquement, une attaque contre Tre-Porti serait probablement suivie d'un résultat plus décisif. Je trouve cette opinion exprimée dans une relation du siége de Venise en 1849 et mes propres observations tendent à la confirmer. Les forts de Tre-Porti et de Brondolo sont les deux têtes de pont des Lagunes, mais lorsqu'on est maître de Brondolo, on est trop loin de Venise pour agir contre cette ville. Si l'on s'est au contraire emparé de Tre-Porti et du littoral environnant, on peut battre l'île de Saint-Érasme et le Lido, y débarquer et s'y établir solidement. Là on n'est plus qu'à deux kilomètres de l'extrémité orientale de Venise et l'on a devant soi, à petite distance les unes des autres, les îles des Vignoles, de la Chartreuse, de Sainte-Hélène et de Saint-Lazare. Des navires à vapeur ne tirant que 8 à 9 pieds d'eau peuvent franchir la passe du Lido. Avec leur appui on emporterait successivement les îles situées sur le chemin de Venise et l'on pénétrerait ainsi jusqu'à cette ville ou, tout au moins, on s'en approcherait assez pour la contraindre à se rendre.

Les forces maritimes que V. E. rassemble en ce moment dans l'Adriatique sont à peu près celles que l'on employa en 1855 pour l'attaque de Kinburn. Il y manque cependant les quatre bombardes qui décidèrent, plus encore peut-être que les batteries flottantes, la reddition de cette place. Les fortifications du Lido sont beaucoup plus respectables que celles de Kinburn..... Quel que soit le parti auquel on s'arrête pour l'attaque de Venise, il ne faut pas perdre de vue qu'un siége prolongé entraînerait probablement de grandes pertes dans le corps de débarquement. En 1849, les fatigues, les fièvres, le choléra emportèrent 7 à 8000 Autrichiens. Il y aura donc tout intérêt à éviter des opérations de quelque durée. Il faudra employer de tels moyens que l'on puisse brusquer l'attaque et ne point s'astreindre à des travaux réguliers qui exigeraient de très-grands sacrifices. Ce sera ici plus

que jamais le cas de faire usage de feux courbes. Les forts de Tre-Porti et de Brondolo ont trop peu d'étendue pour pouvoir résister longtemps à un bombardement....

1er juillet.

Une nouvelle manifestation populaire semblable à celle du 14 juin a dû avoir lieu hier soir à Venise. Les frégates et les avisos à vapeur se sont mis en mouvement et se sont dirigés vers la ville. Cette agitation sera probablement comprimée, mais on doit s'attendre à la voir reparaître à l'annonce de chacune de nos victoires. J'ai déjà dit à V. E. qu'il ne fallait pas craindre l'indifférence de la population vénitienne, mais bien plutôt des mouvements prématurés qui, dans l'état actuel des choses, ne peuvent amener que des sacrifices inutiles....

3 juillet.

Je reçois à l'instant votre dépêche télégraphique du 29 juin. J'envoie *le Berthollet* la porter à l'amiral Desfossés, qui doit être à Antivari ou en route pour Venise.

Même date.

J'ai voulu attendre l'annonce officielle de la victoire de Solferino pour prescrire les salves habituelles. Ce matin à huit heures *l'Algésiras* et *l'Eylau* se sont pavoisés et ont fait chacun une salve de 21 coups de canon....

5 juillet.

J'envoie *le Chaptal* chercher à Rimini le général que vous m'annoncez. L'amiral Desfossés n'est pas arrivé. Je n'ai plus ici que *l'Algésiras* et *l'Eylau*.

Même date.

J'apprends par le vaisseau *l'Alexandre* que l'amiral Desfossés est depuis deux jours à Lossini qu'il occupe. Il sera le 7 au matin devant Venise.

*L'Entreprenante* est arrivée ce soir avec des troupes très-fatiguées. Elle repart pour Lossini ainsi que le vaisseau *l'Alexandre*.

6 juillet.

J'ai l'honneur d'accuser réception à V. E. de la circulaire qu'elle m'a adressée, sous la date du 17 mai, relativement au sauf-conduit qui a été accordé à la frégate *la Novare* et à la corvette *la Caroline*.

7 juillet.

Je viens de recevoir du gouverneur des provinces vénitiennes communication de la dépêche suivante du général Fleury :

» Par suite de négociations entamées et d'une suspension d'armes déjà décidée par les deux souverains, je suis autorisé à vous inviter à cesser toute hostilité. »

J'envoie *l'Eylau* porter cette dépêche à l'amiral Desfossés qui doit être encore à Lossini. Je reste seul avec *l'Algésiras* devant Venise pour en maintenir le blocus qui, dans mon opinion, ne se trouve pas levé par le fait d'une suspension d'armes. *Le Chaptal* attend toujours à Rimini le général de Wimpfen.

## LE VAISSEAU *L'ALGÉSIRAS*

J'ai retrouvé sur ce magnifique vaisseau qui a porté mon pavillon pendant plus de deux ans, toutes les joies qui m'avaient accueilli au début de ma carrière. On était tenté d'oublier la formidable puissance que *l'Algésiras* recélait dans ses flancs quand on le voyait évoluer sous voiles. *L'Algésiras* ne le cédait alors à aucun de nos anciens vaisseaux pour la rapidité de la marche et pour la sûreté de la manœuvre; mais si la brise cessait d'être un moteur complaisant, nous n'avions qu'à ployer nos voiles et à tendre nos muscles de fer pour passer victorieusement à travers la tempête. Avec un pareil navire rien n'était impossible. A meilleur titre que le gigantesque édifice construit sur les bords de la Tamise par les ordres de Henri VII, il eût mérité le nom de *Souverain des mers* et il l'eût souvent justifié.

Formé par deux capitaines qui le commandèrent successivement sous mes ordres et qui avaient au plus haut degré le génie de l'organisation, l'équipage était digne du vaisseau. J'avais déjà en 1859 la pensée que, pour un navire à vapeur, le choc devait être le moyen d'action le plus efficace. Les instructions que je remis aux capitaines qui m'accompagnèrent au mois de mai dans l'Adriatique recommandaient formellement, en cas de rencontre de l'escadre ennemie, cet emploi offensif de la masse du navire, emploi dont les combats de la Chesapeake et de Lissa nous devaient démontrer quelques années plus tard le tout-puissant effet. J'étais bien éloigné cependant de prévoir la déchéance qui menaçait déjà l'artillerie. Il a fallu l'apparition de la marine cuirassée pour qu'on osât concevoir une tactique dans laquelle le canon ne jouerait pas le principal rôle. En

1859 on se proposait avant tout d'accabler son ennemi sous une grêle de projectiles. On ne cherchait donc pas seulement à tirer juste ; on voulait aussi tirer vite. L'artillerie n'était pas réduite comme elle l'est aujourd'hui à un petit nombre de pièces monstrueuses. Les batteries présentaient de chaque bord une longue rangée de canons et le branle-bas de combat résumait sous son aspect le plus saisissant l'organisation militaire du vaisseau. C'était un spectacle qui ne manquait jamais d'exciter l'admiration des étrangers. Quand ils visitaient l'*Algésiras*, nous n'avions rien de plus curieux à leur montrer. Tout un monde de servants groupé autour des pièces emplissait la batterie, attentif, silencieux, immobile. A la voix de l'officier, il se produisait dans cette foule comme un déchaînement général. Les canons allaient et venaient, brusquement rejetés en arrière ou vivement ramenés aux sabords. On les pointait en haut ou en bas, à droite et à gauche, on simulait des feux de file et des feux d'ensemble, pendant que les mousses couraient aux panneaux pour y porter leurs gargoussiers vides ou revenaient avec leurs gargoussiers pleins sous le bras. Puis tout à coup le clairon se faisait entendre. Les divisions d'abordage abandonnaient le service des pièces à quelques servants et allaient se masser du côté opposé à celui où l'on était censé combattre. Un autre signal les appelait sur le pont. Elles se précipitaient à la fois vers toutes les échelles. En un instant le pont était inondé d'hommes armés de sabres et de pistolets. La mousqueterie garnissait les hunes et les gaillards ; les gabiers se portaient avec leurs grenades au bout des vergues ou se disposaient à lancer les grappins. La cloche venait-elle à tinter ? Les calfats faisaient avancer leurs pompes ; des centaines de seaux puisaient l'eau le long du bord. Un déluge noyait le foyer où couvait l'incendie. Il avait fallu bien des exercices pour que tous ces mouvements pussent s'exécuter

sans trouble, pour que l'activité ne dégénérât pas en confusion. On avait ainsi sous les yeux le simulacre, on n'avait certes pas l'image d'un combat. Les combats de mer n'ont point de passes si régulières, et dès cette époque, les occasions de lutter corps à corps étaient rares. Mais tout ce qui tend à discipliner une troupe, à lui inspirer confiance en elle-même, ne peut être dédaigné que par les esprits superficiels.

Nous excellons dans ces exercices. Nulle marine n'a su introduire plus d'ordre que la nôtre dans le service intérieur de ses bâtiments. En dépit de notre vivacité, nous sommes un peuple méthodique, si méthodique que nous en devenons quelquefois routiniers. Les nécessités de la guerre de Crimée nous avaient un instant distraits des préoccupations minutieuses qui étaient l'héritage de dix années d'escadres d'évolutions. On s'était empressé de revenir à ces traditions dont personne n'eût été capable de renouer la chaîne, si on l'eût laissée trop longtemps interrompue. L'escadre de la Méditerranée avait donc été reconstituée dès l'année 1857. En 1859 elle se trouva composée pour la première fois de dix vaisseaux à hélice. Dix ans plus tard, quand j'en pris le commandement, elle ne comptait plus que six navires cuirassés. Les vaisseaux à hélice étaient déjà de la vieille marine.

Quelle sorte d'escadre commanderont les amiraux de 1882? Il est bien difficile de ne pas se poser cette question quand on veut organiser à nouveau notre personnel naval. Mais ce n'est pas incidemment qu'on peut traiter un pareil sujet. Si j'essayais de l'aborder ici, je m'exposerais à ne donner qu'un développement insuffisant à ma pensée, peut-être même à la faire méconnaître. Je me bornerai à souhaiter qu'on ne laisse pas s'évanouir la confiance que leurs récents services à terre et la faveur publique dont ils ont joui inspirent aujourd'hui à nos marins. Nous les trouverons plus con-

vaincus qu'autrefois de leur aptitude à se mesurer avec des troupes régulières. La circonstance me paraîtrait donc éminemment favorable pour reconstituer, sous le vieux nom emprunté à la marine du premier empire, un certain nombre d'*équipages de haut-bord*. Six de ces équipages pourraient armer pendant un an l'escadre d'évolutions. Six autres, destinés au bout de ce temps à les remplacer, monteraient en attendant la garde dans les ports et s'y exerceraient, sous les ordres des majors généraux, à toutes les manœuvres d'infanterie, à toutes les opérations de petite guerre. Nous aurions ainsi d'admirables corps de débarquement et le moyen assuré de doubler en quelques jours notre flotte de combat.

Quant à nos officiers, leur instruction militaire les disposerait, encore mieux que par le passé, à prendre, dans une guerre toute continentale, le commandement des réserves rappelées sous le drapeau. Si de ces réserves on prenait soin d'extraire les hommes du recrutement instruits sur nos vaisseaux, on aurait un corps d'artillerie entièrement composé de marins, auquel on pourrait sans crainte confier la défense de nos places fortes ou le service de batteries de campagne improvisées.

De pareilles combinaisons exigeraient sans doute une entente préalable entre les deux départements de la guerre et de la marine. Ce qui me semble d'une application plus facile, d'une application en quelque sorte immédiate, c'est la mesure qui constituerait, à côté de l'inscription maritime, le noyau d'une armée de mer permanente. La Russie n'est plus seule à posséder l'avantage qui a failli lui assurer, en 1854, la supériorité du nombre et de l'organisation. L'Angleterre, à son tour, a voulu donner à sa sécurité cette importante, disons mieux, cette indispensable garantie. La population de deux cent mille marins dans laquelle, aux jours les plus difficiles, elle avait recruté les équipages de sa flotte de guerre, ne lui a plus paru suffisamment préparée, ni

suffisamment disponible. Elle a voulu avoir un moyen infaillible de faire face, en cas de complications imprévues, aux nécessités d'un premier armement. C'est ainsi qu'en dehors du contingent que pourrait lui fournir la marine du commerce, l'amirauté a aujourd'hui sous la main trente mille hommes formés dès l'âge de quinze ans et demi au service militaire, et liés envers l'État par un engagement de dix ans qu'ils contractent à l'expiration de la période consacrée à leur apprentissage. Pour alimenter ce corps de trente mille hommes, l'Angleterre entretient sur des navires-écoles cinq mille jeunes marins qui sont, à dix-huit ans, versés dans les dépôts d'où on les dirige sur les navires de l'État. Libérée d'un premier engagement, cette précieuse élite peut, en retour de certains avantages, souscrire un nouveau contrat et entrer dans les rangs de l'armée navale de réserve. Nos voisins d'outre-Manche ne sont donc plus exposés à être, comme autrefois, pris au dépourvu. Ils ont eu la sagesse de ne pas se laisser éblouir par leurs succès passés, de ne pas trop compter sur la force de leurs traditions. Dans un siècle où tout se transforme avec une rapidité qui donne aisément le vertige, ils ont compris à temps que la somnolence leur serait mortelle. L'agitation de la presse, les clameurs souvent exagérées de l'opinion publique leur ont rendu cet éminent service. En harcelant sans relâche les ministres, qui sait de quels cruels mécomptes la critique, toujours en éveil, n'aura pas sauvé ceux-là mêmes qui ont eu plus d'une fois de si justes motifs de la maudire?

---

## DE

## L'ORGANISATION MILITAIRE DE LA MARINE

En 1845, j'essayai pour la première fois de demander des conseils au passé et je ne craignis pas de chercher des leçons jusque dans l'histoire douloureuse de nos revers. Sur la plupart des principes que j'affirmai alors, je me retrouve aujourd'hui fidèle à moi-même.

J'ai dit, il y a vingt-sept ans déjà que : « de toutes les combinaisons de la tactique, la plus sûre pour un amiral est de réunir sous ses ordres une escadre dont chaque vaisseau puisse faire son devoir. » L'opinion que j'émettais, quand je n'avais que l'expérience et l'autorité insuffisante d'un capitaine de frégate, je suis prêt à la soutenir encore, après avoir exercé pendant deux années consécutives le commandement d'une escadre d'évolutions. A la même époque, je déclarais hautement qu'il fallait maintenir à tout prix le principe de l'armement permanent d'un certain nombre de vaisseaux. « Le désarmement de la flotte, disais-je avec l'illustre amiral de Rigny, est la dernière des économies qu'on puisse se proposer. Si nous ne maintenions constamment sur pied une forte division de vaisseaux, nous nous trouverions, lorsqu'une éventualité pressante viendrait à surgir, dans l'impossibilité d'improviser avec nos ressources factices ce que l'Angleterre elle-même, malgré ses institutions vivaces, ses grandes traditions et son personnel exubérant, n'a jamais accompli sans inconvénient et sans peine. »

Je signalais aussi en 1845 ce que je signalerai avec plus d'insistance aujourd'hui : « Le danger de rester sous l'empire de la routine, quand la vapeur est venue mettre

la marine à la portée de tout grand peuple qui aura des soldats aguerris et des finances prospères », car, si nous avons toujours des soldats que je n'ai pas cessé de croire « les premiers soldats du monde », le levier financier n'est plus dans nos mains. Notre or servira peut-être à construire la flotte qu'on dirigera contre nous. Je n'en répéterai pas moins, avec la même confiance, avec la même énergie qu'autrefois : « En présence d'une révolution qui condamnerait l'ancien matériel à pourrir inachevé sur nos chantiers et qui diminuerait même l'importance de cet élément, aujourd'hui indispensable, que nous demandons à notre inscription maritime, les bonnes institutions resteraient encore, avec l'ordre, la discipline et la pratique de la mer, les plus sûrs éléments de succès. »

De toutes mes convictions, celle dont je tiendrais le plus à préciser la date et à rappeler la constance n'a pas encore reçu une satisfaction complète. Je faisais remarquer « qu'il existait une tendance fâcheuse, en France, qui nous portait à exiger des hommes qu'ils fussent également propres aux fonctions les plus diverses. Nous perdons ainsi, ajoutais-je, l'immense avantage qu'offre la concentration des forces de l'esprit sur un seul sujet. » Donnant l'approbation la plus complète à cette création d'une école flottante de matelots-canonniers qui fut le grand acte du ministère de M. le vice-amiral de Rosamel, j'exprimais le regret que le résultat dont on se félicitait à si juste titre n'eût point inspiré la pensée de « demander au recrutement une mousqueterie d'élite, comme on lui avait demandé des canonniers. « Il fallait, disais-je, se bien garder de changer l'uniforme, la discipline ou le nom de ces matelots consacrés à des fonctions spéciales.. » Ils devaient arriver, à bord de nos vaisseaux, déjà dressés par un mode d'instruction particulier, aptes à former le noyau d'un corps de débarquement, mais, soldats-marins avant tout, ils seraient « employés à tous les services, envoyés sur toutes les vergues. »

Quant aux hommes plus particulièrement chargés du gouvernail et du service des hunes, il fallait, à mon sens, les emprunter exclusivement à l'inscription maritime. Je n'en demandais pas moins pour eux « un vaisseau-école où il leur fût donné une instruction spéciale analogue à celle que recevaient les matelots-canonniers. »

Toutes ces idées que le temps a mûries et dont l'opinion générale de la marine s'est chargée de hâter l'accomplissement, je les ai reproduites et complétées en 1859. Le programme qui formait le dernier chapitre des « *Souvenirs d'un amiral* » m'appartenait tout entier, et « *le Testament d'un marin* » n'était qu'une fiction introduite dans un récit très-réel auquel le moment est venu de restituer son caractère strictement historique. Je détache donc des mémoires de mon père, dont je prépare en ce moment une édition nouvelle, des pages qui n'y pourraient plus figurer sans constituer le plus choquant des anachronismes. J'ai eu la douleur de perdre mon père le 15 janvier 1849, pendant que je commandais la corvette *la Bayonnaise* dans les mers de Chine. La vapeur avait déjà fait des pas de géant, mais la marine cuirassée se laissait à peine pressentir. En 1859 au contraire, quand je mettais en ordre les notes que m'avait léguées mon père, les batteries flottantes avaient battu en brèche les remparts de Kinburn et *la Gloire* allait descendre des chantiers. Il semblait impossible d'étudier l'organisation de la marine en passant ces deux grands faits sous silence. Les *Souvenirs d'un amiral* couvraient encore du voile du pseudonyme la plupart des personnages et jusqu'aux navires qu'ils mettaient en scène. Le lecteur ne pouvait donc s'étonner d'entendre le vétéran de nos anciennes guerres lui parler de cette marine dont plus d'un officier de la République a eu l'heureuse fortune de saluer les débuts. Aujourd'hui j'écarte tous les voiles; je laisse mon père raconter

lui-même, avec l'exactitude et la sincérité qui faisaient le fonds de son caractère, la grande campagne de d'Entrecasteaux, la fatale expédition de Saint-Domingue, le combat des Sables d'Olonne, les navigations du *Colosse* au delà du cap Horn, de *l'Eylau* dans la mer des Antilles. Je publie des mémoires d'où toute fantaisie se trouvera exclue et je reporte à cet appendice des réflexions qu'on ne rapprochera peut-être pas sans intérêt de celles que m'a suggérées la situation présente.

---

## LE PASSÉ, LE PRÉSENT ET L'AVENIR DE LA MARINE FRANÇAISE EN 1859.

(Extrait de la première édition des *Souvenirs d'un amiral.*)

Sous Louis XVI, au moment où les efforts de M. de Choiseul et la politique du *pacte de famille* allaient porter leurs fruits, nous n'avions qu'une armée peu considérable ; en revanche, nous nous proposions d'entretenir un établissement naval qui ne le cédât, sous aucun rapport, à celui de l'Angleterre. Nous possédions alors des colonies, un commerce maritime, des institutions, qui assuraient largement le recrutement de notre flotte. Aussi, dès que les hostilités éclatèrent, au mois de juin 1778, nous nous trouvâmes prêts à prendre résolûment l'offensive. La flotte de d'Orvilliers, réunie à Brest, avait, comme son amiral, « une pleine confiance dans la protection du Dieu des armées, » et le 9 juillet elle suppliait M. de Sartines « d'obtenir du roi la permission d'entrer dans la Manche et d'y aller attaquer l'amiral Keppel jusque dans ses rades, s'il s'obstinait à n'en point sortir. » Ce fut l'époque où nous avions à la fois de bons et de gros bataillons; ce serait celle dont je voudrais qu'il

me fût permis d'entrevoir le retour. Au début de la révolution, la situation n'était pas changée ; elle était peut-être meilleure encore. La dissolution de l'ancien corps d'officiers nous porta une profonde atteinte. Cependant l'année 1794 vit la flotte de Villaret-Joyeuse, sortant de Brest pour offrir le combat à l'amiral Howe, assurer ainsi l'arrivée d'un immense convoi attendu d'Amérique. La journée du 13 prairial fut la dernière bataille offerte à l'ennemi par la marine française. A partir de ce jour, notre infériorité s'accroît si rapidement, notre confiance est tellement ébranlée, que nous ne livrons plus que des combats défensifs. Pendant cette période douloureuse, la marine n'en révèle que mieux son extrême importance; son concours fait réussir une grande expédition, ses hésitations en font échouer une plus grande encore. Il y a donc profit à étudier l'histoire de notre marine, même en ses plus mauvais jours.

Malte et l'Égypte n'étaient pas d'insignifiantes conquêtes. Ces deux possessions nous donnaient la route des Indes et l'empire de la Méditerranée. Sans la flotte de Brueys, nos armées n'auraient trouvé ni le chemin de Malte ni celui de l'Égypte. Cette flotte n'était pas, comme on l'a souvent répété, une flotte de transport. Jamais le général Bonaparte n'eût commis la folie d'exposer à une traversée de quatre cents lieues une armée qui n'eût point été sous la protection d'une flotte de guerre. Qu'on relise les Mémoires que Napoléon dictait à Sainte-Hélène, on verra qu'il se croyait assuré de battre la flotte de Nelson, s'il la rencontrait, et les raisons qu'il en donne me paraissent, je le dis hautement, très-plausibles (1). Voilà ce qui explique la téméraire

1. « L'escadre française, profitant du grand nombre de bâtiments légers qu'elle avait, s'éclairait très au loin, de sorte que le convoi n'avait rien à craindre et pouvait, aussitôt qu'on aurait reconnu l'ennemi, prendre la position la plus convenable pou

lenteur avec laquelle l'immortel capitaine s'avançait vers l'Égypte. Il ne croyait point qu'il y eût lieu de surprendre un passage qu'on pourrait au besoin forcer. Lorsque plus tard il voulut envahir l'Angleterre, il n'avait qu'un détroit de quelques lieues à franchir, cinq ou six heures au plus à demander aux dieux. Il ne s'y hasarda point; il voulait qu'une flotte supérieure à celle de l'ennemi couvrît le passage qu'il voulait tenter. Les combinaisons par lesquelles il préparait en silence ce grand résultat ont excité l'admiration de tous les hommes de guerre. Dans ces combinaisons, le rôle principal n'était pas réservé à l'armée de Boulogne; il appartenait aux flottes de Villeneuve et de Gantheaume.

A tort ou à raison, l'Empereur considérait la suprématie navale de l'Angleterre comme incompatible avec la grandeur et la sécurité de la France. Ce fut cette suprématie qu'il alla poursuivre dans la péninsule ibérique, en Allemagne, en Hollande, et jusqu'au delà du Niémen et de la Vistule. Que ne se borna-t-il à consacrer à la restauration de notre marine la prodigieuse puissance de travail dont nos archives ont gardé de tous côtés la trace! Mais l'Empereur ne pressentait que trop bien les lenteurs et les difficultés de cette tâche, qu'il demandait aux plus fatales inspirations de son génie d'abréger. Les premiers éléments d'une marine, les

rester éloigné du combat. Chaque vaisseau français avait à son bord cinq cents vieux soldats, parmi lesquels une compagnie d'artillerie de terre. Depuis un mois qu'on était embarqué, on avait deux fois par jour exercé les troupes de passage à la manœuvre du canon. Sur chaque vaisseau, il y avait des généraux qui avaient du caractère, l'habitude du feu, et étaient accoutumés aux chances de la guerre. L'hypothèse d'une rencontre avec les Anglais était l'objet de toutes les conversations. Les capitaines de vaisseau avaient l'ordre, en ce cas, de considérer comme signal permanent et constant celui de prendre part au combat et de soutenir ses voisins. » (*Mémoires de Napoléon.*)

matelots et les officiers, lui manquaient. Supposons un instant qu'en 1806 la situation eût été ce qu'elle est aujourd'hui, que l'ancien matériel naval fût tout à coup devenu inutile, que les deux flottes eussent été par conséquent à refaire sur nouveaux frais, que, dans une très-large proportion, le matelot eût pu, à bord de ces vaisseaux ramenés aux conditions des antiques galères, être sans les mêmes inconvénients qu'autrefois, remplacés par de vieux soldats aguerris ; supposons enfin que les plans de campagne et les manœuvres qui ne convenaient, avant l'apparition des vaisseaux à vapeur, qu'à une armée de terre, se fussent trouvés subitement applicables à la guerre maritime : qu'eût fait le vainqueur de Marengo et d'Austerlitz ? Il se fût peut-être souvenu des marches aventureuses, des concentrations foudroyantes auxquelles il avait dû, dans les plaines de l'Italie, les défaites successives d'armées deux ou trois fois plus nombreuses que la sienne. A coup sûr, il ne se fût point abandonné au funeste rêve du blocus continental.

La Restauration et le gouvernement de Juillet eurent aussi l'ambition de rendre à la France une grande marine ; mais on vit se reproduire les obstacles qui avaient arrêté le génie de l'Empereur, et il fallut encore se mouvoir dans un cercle vicieux. Le développement de la marine militaire exigeait avant tout celui de la marine marchande ; la marine marchande réclamait un grand établissement colonial, et cet établissement ne pouvait se fonder que sous la protection d'une marine de guerre respectable. On cherchait en vain une issue à ces mutuelles impossibilités. Contenue forcément dans son extension, la marine française, sous les règnes de Louis XVIII, de Charles X et de Louis-Philippe, n'en figure pas moins avec honneur dans tous les événements de quelque importance. Les vaisseaux de l'amiral Hamelin et de l'amiral Duperré complètent en 1823 l'in-

vestissement de Cadix. C'est le premier signe de la renaissance de notre marine. A partir de ce moment, les succès de nos escadres s'enchaînent, se répètent à intervalles de plus en plus rapprochés, et semblent, s'il est permis de s'exprimer ainsi, procéder l'un de l'autre. Malgré le rang secondaire auquel semble la condamner l'infériorité numérique de son personnel, la marine française justifie donc amplement, de 1821 à 1855, la sollicitude dont elle est devenue l'objet. Elle ne rend pas seulement d'éminents services, elle fait plus, elle inscrit dans nos fastes militaires des journées dont nos rivaux eux-mêmes se chargent de nous faire apprécier la gloire. Je ne veux parler ici ni de Saint-Jean-d'Ulloa, ni de Mogador, ni du combat d'Obligado, quoique ce soient aussi de glorieuses journées; mais quelle marine a jamais tenté rien de plus vigoureux, rien de plus téméraire que l'entrée de vive force d'une escadre à voiles dans le Tage ? Je ne m'étonne pas de l'émotion que manifesta aussitôt l'Angleterre. Les plus beaux jours de la marine française semblaient revenus. Je connais peu de faits d'armes maritimes comparables à celui-là. Pour l'accomplir, il a fallu de la part de l'amiral Roussin une rare décision, une singulière confiance dans la fermeté de ses capitaines et dans l'effet moral que produirait la présence d'une escadre se montrant inopinément sous les murs d'une grande ville à la fois capitale et cité commerçante. Chercherons-nous dans les faits plus récents de nouveaux titres de gloire, de nouveaux gages de confiance ? Sous les murs de Sébastopol et sous ceux de Kinburn, dans la mer d'Azof comme à l'embouchure du Pei-Ho, avons-nous été inférieurs à nos alliés, infidèles au souvenir de Navarin ? N'avons-nous pas prouvé, de telle façon qu'on ne nous le conteste plus, qu'un vaisseau français est aujourd'hui l'égal de tout autre vaisseau étranger ? Les deux gouvernements qui ont précédé le second empire nous ont donc légué une bonne marine :

il reste à nous en donner une grande ; c'est la pierre angulaire qu'il s'agit de sceller. Les marines secondaires ne peuvent vivre que lorsqu'elles ne causent pas d'ombrages. La nôtre, depuis la dangereuse notoriété qu'elle s'est acquise, n'a plus d'autre alternative que de s'effacer complétement ou de grandir encore. Telle est la conviction que je voudrais faire partager à tous ceux que préoccupent les destinées de notre établissement naval.

Deux fois, dans l'espace de quelques années, nous avons eu l'occasion de rétablir un équilibre auquel, depuis un demi-siècle, il nous était défendu d'aspirer : la première fois en 1852, lorsque le vaisseau à vapeur vint mettre à néant la marine à voiles ; la seconde en 1855, lorsque le navire cuirassé eut menacé de la même déchéance le vaisseau à vapeur. Au début de ces deux périodes, toutes les puissances maritimes partaient du même point ; les plus actives devaient arriver les premières au but. C'est volontairement que nous nous sommes laissé devancer : fut-il jamais gage plus éclatant de notre modération ? car, je le dis avec une sincérité aussi exempte de crainte que de flatterie, je suis de ceux qui refusent de voir dans cette conduite une nouvelle preuve de notre imprévoyance. Il me paraît en effet difficile que nous songions à posséder à la fois une marine prépondérante et une armée qui sera longtemps encore la première du monde. Tout ce que je demande, c'est que notre flotte ne reste point à la merci d'une flotte rivale qui se développerait outre mesure, c'est que nous ne mettions pas seulement notre sécurité dans la qualité de nos vaisseaux, mais que nous en comptions aussi quelquefois le nombre ; c'est que, dans nos efforts, nous ne nous laissions point ébranler par des clameurs qui ont le double objet d'arracher à un peuple économe des subsides, d'inspirer à un peuple crédule une satisfaction présomptueuse. Si, dans les conditions où se trouve aujourd'hui notre marine, elle peut encore inspirer à nos voisins de-

réelles et sincères inquiétudes, je la félicite de l'hommage que ces appréhensions, si peu dignes pourtant d'un grand peuple, semblent rendre involontairement à sa bonne organisation et à sa discipline. Je n'en trouverais pas moins peu prudent et peu généreux de notre part d'exposer nos escadres à des luttes toujours inégales. Les meilleures armées s'usent promptement à ce terrible jeu, et leur moral n'y résiste pas longtemps. Sans doute, quand l'organisation militaire des deux flottes a la même valeur, on peut quelquefois compenser l'infériorité numérique par la vitesse. La marine qui ne peut avoir l'espoir d'être la plus nombreuse, doit au moins chercher à être la plus rapide. C'est le premier but qu'elle doit se proposer; mais par quel artifice peut-elle se flatter de l'atteindre? Les arsenaux, au temps où nous vivons, n'ont plus guère de secrets. Nos plus ingénieuses découvertes nous donneront à peine sur l'ennemi l'avantage de quelques jours. La supériorité de vitesse est d'ailleurs un avantage infiniment plus précaire pour une escadre que pour un croiseur isolé. Rassemblez huit ou dix vaisseaux rapides : s'il en est un seul dont la machine s'arrête, voilà l'escadre entière obligée de le sacrifier ou de l'attendre. C'est pour avoir voulu protéger le vaisseau *le Zélé*, démâté pendant la nuit par un abordage, que le comte de Grasse fut conduit à livrer malgré lui le combat de la Dominique. Nous ne pouvons donc sans danger mettre notre confiance dans un avantage que la moindre avarie peut nous enlever. Quel que soit le degré de perfection qu'atteignent nos constructions maritimes, l'importance de notre établissement naval ne s'en mesurera pas moins au chiffre de notre budget. Cependant, si nous dépensons notre argent avec plus de fruit et d'intelligence que ceux qui n'ont point nos charges militaires, il nous sera peut-être permis d'en dépenser moins qu'eux et d'arriver à peu près aux mêmes résultats.

Dans quelle voie, dans quel sens convient-il donc de développer notre marine? De plus riches que nous peuvent se donner le plaisir d'éparpiller leurs ressources et de dissiper de cent façons leurs crédits. Nous ne pouvons errer ainsi à l'aventure. Il nous faut choisir une bonne fois notre sentier et n'en plus sortir. Voici, quant à moi, celui que j'indique : Pour la puissance que la nature a placée en face de l'Angleterre, je ne comprends pas de marine possible sans une *flotte de ligne*, c'est-à-dire sans une force homogène dont chaque unité puisse figurer dans une ligne de bataille. En dehors de cette flotte, je ne vois plus d'utiles que des avisos ou canonnières rapides, qui ne sont, à tout prendre, qu'une autre espèce d'avisos. Si la flotte de ligne est bien ce qu'elle doit être, les gardes-côtes eux-mêmes deviendront superflus. Nous aurons, nous aussi, nos remparts de bois; mais, tout en protégeant nos rivages, ces remparts mobiles seront assez rapides pour menacer les rivages de l'ennemi. Je répudie donc hautement tout sacrifice qui ne tend pas à augmenter directement notre flotte de ligne. Constituer sans délai le corps de bataille de la marine française, l'entourer de rapides et actifs éclaireurs est un soin si urgent, que pour le moment c'est le seul qui me touche. Les frégates de croisière, les batteries flottantes, les canonnières à petite ou moyenne vitesse, les vaisseaux gardes-côtes, les transports, les transports surtout, n'ont pas mes sympathies. Je crois, en un mot, à l'avenir de la marine française, et je ne veux pas lui rendre tout combat impossible : je réclame pour elle la flotte de d'Orvilliers. Que de plus audacieux mettent leur confiance dans la flottille de Boulogne, et oublient, s'ils en ont le courage, les escadres sans l'appui desquelles cette flottille n'a jamais dû quitter le port!

Il y a deux années à peine, j'aurais dit aisément quels vaisseaux étaient les véritables bâtiments de ligne et de-

vaient par conséquent composer le fonds de notre armée navale. La question a beaucoup perdu aujourd'hui de sa simplicité. Pour la résoudre, il ne faut pas craindre de demander son secret à l'avenir.

Dès l'année 1824, un officier qui posa le premier dans notre marine les vrais principes de l'artillerie navale et eut le pressentiment de la plupart des progrès que notre époque devait réaliser, M. le capitaine de frégate de Montgery, n'hésitait pas à prédire que les navires à vapeur, les projectiles creux, *les vaisseaux couverts de métal*, les navires sous-marins, « opéreraient des changements analogues à ceux produits dans les XIVe et XVe siècles par la boussole, la poudre à canon, l'imprimerie et la découverte du nouveau monde [1]. » Cette prophétie, remarquable surtout par le temps où elle fut faite, s'est déjà vérifiée en partie ; la marine à voiles, comme instrument de guerre, a dû céder la place à la

1. « L'exemple donné par les trois principales puissances maritimes, ajoutait M. de Montgery, sera nécessairement suivi par toutes les autres, et les projectiles creux acquerront dans la marine une vogue générale, mais passagère. On reconnaîtra bientôt qu'ils ne produiraient aucun effet décisif contre des navires *bardés de fer ou d'acier*. Les anciens couvraient parfois de fer ou d'airain les navires, les hélépoles et d'autres grandes machines en bois. Les modernes ont plusieurs fois reproduit ce procédé.... En 1782, le capitaine Verdun de La Crêne proposa ce système au colonel d'Arçon pour les batteries flottantes que l'on destinait à agir contre Gibraltar... Dans nos dernières guerres on barda de fer plusieurs radeaux qui défendaient un passage dans les lagunes de Venise... A New-York, en même temps que M. Stevens perfectionnait la fabrication des obus, on essayait de former des murailles de vaisseau impénétrables. Des barreaux de fer de cinq pouces d'équarrissage furent encastrés dans un but en bois de chêne épais de vingt pouces. Des boulets du calibre de 32, tirés de près contre ce but, avec de fortes charges de poudre, ne purent y pénétrer. »

marine à vapeur, et déjà une troisième marine menace de succéder incessamment aux deux autres. Un navire sans armure ne méritera plus bientôt le nom de navire de guerre [1]. Grâce à une impulsion toute-puissante et à la facilité avec laquelle nous sommes arrivés à travailler les métaux, les rêves de 1824 sont devenus des réalités en 1855. Nos vaisseaux, sans rien perdre de leur rapidité, vont s'armer de pied en cap et revêtir une cuirasse de fer sur laquelle les plus gros boulets viendront s'amortir [2]. Voilà, je suis très-porté à le croire, les futurs éléments de la flotte de ligne. Ne dédaignons pas cette coûteuse nouveauté. Comme tout ce qui peut tendre à renouveler de fond en comble le matériel naval, c'est la Providence qui nous l'envoie.

Quelle surprise ce siècle merveilleux nous réserve-t-il encore ? Ces bâtiments invulnérables iront-ils se heurter comme des béliers ? Les verrons-nous s'accrocher à l'aide de griffes de fer, s'unir par les ponts volants de

1. Dans les essais faits à Brest en 1823 sur le canon Paixhans, la commission reconnut que nul vaisseau, quelle que fût sa force, ne pourrait tenir de 300 à 600 toises de distance, contre une batterie armée d'obusiers. « Une influence de ce canon à bombes qui brise et incendie si vivement les vaisseaux de bois, ce sera tôt ou tard, disait à cette époque M. Paixhans, l'adoption de vaisseaux en fer ou recouverts d'une armure suffisante contre l'artillerie. » — « Pour utiliser les vaisseaux déjà construits, disait de son côté M. de Montgery, il faudrait d'abord raser toute la partie des œuvres-mortes qui surmonte la batterie basse, encastrer sur toute la muraille un grillage en fer descendant jusqu'à huit pieds au-dessous de la flottaison. On donnerait cinq pouces d'équarrissage aux barres de ce grillage ; elles se croiseraient à angle droit, et les mailles auraient trois pouces carrés. »

2. Les Anglais ont, il est vrai, fabriqué récemment des canons dont les projectiles pleins traversent, assure-t-on, les plaques de fer les plus épaisses ; mais, sans compter que, pour obtenir cette pénétration, les boulets doivent être lancés de très-près et frapper le métal normalement, il n'en reste pas moins aux navires cui-

Duillius, s'incendier par un nouveau feu grégeois ? A quelles luttes en un mot faut-il nous préparer ? Tout ce que nous avons appris est-il devenu inutile, et sommes-nous, dans notre spécialité de marins, devenus inutiles nous-mêmes ? S'il en était ainsi, je n'aurais pas à m'occuper du personnel naval. La marine ne serait plus qu'une question de matériel ; mais ce n'est pas la première fois que de pareils doutes réclament une réponse. Quand la cause de la marine à vapeur parut définitivement gagnée, nous dûmes nous demander si les études qui avaient occupé notre vie, si les connaissances qui faisaient de notre profession une spécialité complétement inabordable pour les profanes, n'allaient pas perdre une grande partie de leur importance. L'expérience a parlé. Les meilleurs marins d'autrefois sont restés les meilleurs officiers d'aujourd'hui. Seulement le métier, il faut bien le dire, est devenu accessible à un plus grand nombre d'aptitudes. La science de la manœuvre qui, dans la marine à voiles, était le privilége de quelques natures particulièrement douées, cette science si brillante et si délicate à laquelle nous devions nos principales jouissances, s'est trouvée mise par le moteur nouveau à la portée des coups d'œil les moins prompts, des intelligences que la marine à voiles trouvait le plus rebelles. Les bons manœuvriers n'en ont pas été moins

rassés l'incontestable avantage d'être impénétrables aux obus, impénétrables aussi, dès que la distance augmente, aux projectiles pleins qui porteraient le ravage sur des navires en bois jusqu'au delà de 5 ou 6000 mètres. Le canon Armstrong n'est donc, par son immense portée, qu'un argument de plus en faveur des navires cuirassés. Quelle que soit l'artillerie que vous inventiez, vous trouverez peut-être le moyen d'ébranler, de détruire à la longue les plus fortes cuirasses, vous ne serez jamais conduits à opposer des navires sans cuirasse à des bâtiments cuirassés. Nul vaisseau ne saurait donc, pour entrer en ligne, se passer d'armure, alors même qu'il n'existerait plus d'armure invulnérable.

rares, les manœuvriers suffisants sont devenus plus communs. En présence de cette révolution, notre rôle eût cessé d'avoir la même dignité et le même intérêt, si la science de la manœuvre eût été notre profession toute entière, si elle en eût même été la partie essentielle. La vapeur, Dieu merci, ne nous avait retranché que la moitié de notre domaine ; il nous restait la science qui ne s'acquiert qu'au prix de longues épreuves, et sans laquelle tous les progrès de l'art naval ne garantiraient pas longtemps la frêle existence de ces navires rapides que n'arrêteront désormais ni la nuit ni les tempêtes. Cette science, on l'a nommée : c'est celle de la navigation.

Naviguer aujourd'hui, c'est se porter, quel que soit le vent qui souffle, sur les côtes les plus dangereuses, c'est s'avancer à tâtons dans des canaux sinueux, c'est passer de longues nuits en proie à des doutes cruels, ou courir résolûment devant soi en fermant les yeux au péril. Les précautions qu'autorisait la marine à voiles ne sont plus de saison. En avant ! en avant toujours ! Il n'y a plus avec la vapeur d'excuse pour ne pas partir ou pour ne point arriver. Ne vous laissez donc pas persuader que la vapeur a pu aplanir tous les chemins, apaiser toutes les tourmentes, qu'il suffit aujourd'hui d'être savant, et qu'il est devenu inutile d'être marin. Je ne dédaigne pas, Dieu m'en préserve, une marine instruite ; mais je veux avant tout une marine aguerrie. Quelle marine eut plus d'instruction que la marine espagnole, vers la fin du siècle dernier, et fut moins préparée à braver les hasards des combats ou la colère des éléments ? A la même époque, la France soutenait presque seule la lutte où elle avait l'Angleterre pour ennemie et l'Espagne pour alliée. Elle avait subi, quelques années auparavant, de grands désastres. Pour se mettre en mesure d'engager une nouvelle guerre, il lui avait fallu obérer ses finances et vider ses arsenaux. Heureusement elle avait conservé cet excellent corps d'officiers, ce corps tout imbu des tradi-

tions d'une profession héréditaire, qui ne perdait jamais de vue les flots de l'Océan, qui naissait, grandissait, mourait sur des côtes constamment battues de l'orage, et, depuis près de deux cents ans, répétait avec orgueil le dicton de la vieille Armorique : *la mer est aux Bretons*. Avec de pareils éléments, la restauration de la marine française était facile. Les officiers de vaisseau n'étaient pas seulement, avant la Révolution, des officiers ; ils étaient, si l'on peut s'exprimer ainsi, les membres d'une grande corporation militaire engagée d'honneur envers le souverain et envers le royaume à protéger nos colonies et à défendre nos côtes. L'histoire de la marine française sous les derniers règnes de la monarchie ne serait autre chose que l'histoire de la noblesse provençale ou bretonne. Pour cette vaillante chevalerie maritime, la guerre était un incident qui se représentait à intervalles presque réguliers. Il y avait peu de capitaines qui ne comptassent quatre ou cinq campagnes et autant de combats. Quand une marine s'appuie sur une pareille base, elle peut bien avoir à redouter de passagères éclipses ; elle ne saurait périr. Elle s'impose au pays comme une nécessité sociale tout autant que comme une nécessité politique. Le cardinal Fleury lui-même, si épris qu'il pût être des douceurs de la paix et des bienfaits d'une étroite économie, eût abattu les fortifications de Lille ou de Strasbourg avant d'oser porter atteinte à la constitution de ce grand corps, qui se croyait fermement le premier boulevard de la France. Il laissait pourrir les vaisseaux, se vider les magasins ; il tenait pour sacrés les priviléges du corps royal de la marine.

Nous ne verrons pas renaître un pareil esprit ; ce serait un puéril espoir que de s'en flatter[1]. Il n'en est pas moins

1. Il existe cependant encore en Europe une monarchie militaire où la marine est restée l'objet d'une sollicitude tout exceptionnelle qui se manifeste chaque année par de nouveaux bien faits. Ce n'est pas le développement matériel de la marine russe

vrai que lorsque vous aurez donné à notre flotte un bon corps d'officiers, vous aurez plus fait encore pour ses succès futurs que si vous aviez grossi son effectif de plusieurs vaisseaux. Un véritable homme de mer qui put se vanter, au temps même de nos plus rudes épreuves, de n'avoir jamais rencontré une frégate ennemie sans l'avoir prise, détruite ou obligée à lui céder le terrain, le capitaine Bouvet, voulait que l'éducation de nos jeunes officiers se fît sur les côtes de la Manche et sur celles du golfe de Gascogne ; il ne plaçait qu'en seconde ligne les campagnes lointaines. Je partage complétement cet avis. Les mers qui baignent nos côtes étant les plus difficiles et les plus périlleuses qui soient au monde, ceux qui auront appris à les affronter ne trouveront plus ni difficultés ni périls dans les autres parages. Quand l'officier de marine aurait consacré huit ou dix années de sa vie à s'initier aux détails les plus essentiels de sa profession, quand il aurait appris le pilotage sur nos côtes, la grande navigation au delà du cap Horn et du cap de Bonne-Espérance, je voudrais m'occuper alors, mais alors seulement, de perfectionner son éducation militaire. Les escadres d'évolutions, ai-je besoin de le répéter, seront de tout temps, à mes yeux, les indispensables dépositaires des précieuses traditions dont chacun doit venir s'imprégner tour à tour. Malheur à l'officier qui ne peut achever son apprentissage à cette école ! L'expérience de toute une époque maritime sera perdue pour lui ! L'embarquement sur les vaisseaux de ligne ne devrait donc pas être, comme il l'est aujourd'hui, une pure faveur du hasard ; ce devrait être le privilége des lieutenants qui auraient pris ailleurs leurs deux premiers de-

que nous aurions intérêt à étudier, mais bien plutôt les dispositions éminemment libérales par lesquelles le grand-duc Constantin s'est efforcé d'améliorer le sort de la grande famille à la tête de laquelle la confiance de l'empereur l'a placé.

grés, et peut-être, pour rendre pendant la paix cette école accessible à un plus grand nombre d'officiers, faudrait-il que les états-majors des vaisseaux fussent renouvelés tous les ans.

L'éducation de l'officier, voilà donc le grand point et l'affaire capitale. Il est pourtant quelques autres détails que je ne voudrais pas entièrement passer sous silence. Les meilleurs officiers ne sauraient se passer du concours de bons mécaniciens, de canonniers habiles, de gabiers même, que la marine marchande ne formera jamais qu'imparfaitement pour la marine de guerre. L'État (je n'hésiterais pas à lui imposer une obligation que seul il peut remplir) doit encore se charger de l'éducation de tous ces agents subalternes dont le rôle s'agrandit chaque jour. Si nous avions trop peu de matelots autrefois, c'est surtout de mécaniciens que nous pourrons manquer aujourd'hui. Qui ne connaît les terribles mécomptes de la marine à vapeur? Qui n'a entendu parler des brusques arrêts, des avaries soudaines auxquels sont constamment soumises les plus délicates des machines? Longtemps on aurait cru que nous n'avions en France qu'une marine de verre, tant l'insécurité de ces appareils était devenue vraiment décourageante. Était-ce la faute des mécaniciens ou celle des organes dont on leur confiait la conduite? C'était, si je ne me trompe, la faute de l'homme aussi bien que celle de l'instrument. Maintenant que nous sommes parvenus à faire de bonnes et solides machines, nous serions sans excuse si nous les laissions entre des mains douteuses ou inhabiles.

Tout ce qui tient à la navigation m'inquiète bien plus en France que ce qui concerne le combat. Chez les Anglais, la responsabilité de la navigation se partage entre le commandant et le *master* [1]. Chez nous, elle appar-

1. Les *masters* anglais ont la réputation de mieux connaître nos côtes que la plupart de nos officiers. Il est certain qu'ils en font,

tient tout entière au commandant. On ne tarderait pas à regretter, j'en suis convaincu, si une guerre maritime éclatait, cet abus inconsidéré des forces humaines. Sans doute alors, instruits par l'expérience, nous irions demander à nos côtes des pilotes. Nos côtes, en ce besoin pressant, nous fourniraient-elles des hommes que l'on pût employer en dehors du cercle étroit où chaque pilote enferme d'ordinaire sa vie? L'institution des *masters*, commune à la plupart des marines étrangères, pénétrerait, je le sais, très-difficilement dans nos mœurs; mais je crois qu'on y pourrait suppléer par une institution qu'il s'agirait moins de fonder que de faire revivre. Les chefs de timonerie de nos jours ne sont que les successeurs dégénérés des pilotes-majors d'autrefois. Qu'on les recrute désormais parmi les meilleurs pilotes lamaneurs de nos côtes ou parmi les plus intelligents de nos capitaines caboteurs; qu'une solde élevée attire et retienne dans cette branche de la maistrance des hommes habitués dès l'enfance aux navigations difficiles, ayant pour ainsi dire reçu avec le lait maternel l'instinct du pilotage; que chaque station conserve le plus longtemps possible ses chefs de timonerie ou ses pilotes-majors attitrés, et nous n'aurons plus à envier à la marine anglaise ses *masters* [2]. Le service des signaux, qui compose aujourd'hui

à la différence de nos officiers, l'objet d'études sérieuses qu'on voit se renouveler presque périodiquement.

1. C'est dans l'élévation progressive du chiffre de la solde que je vois la meilleure solution d'une question qui préoccupe aujourd'hui toute la marine : le recrutement de la maistrance. Il n'est pas seulement juste, il est inévitable que l'accès au grade d'officier soit ouvert aux sous-officiers de la flotte comme il l'est à ceux de l'armée. Mais il faut qu'il y ait de tels avantages pécuniaires à rester dans la maistrance, que la plupart des sujets qui pourraient devenir officiers s'interdisent eux-mêmes d'aspirer à ce grade.

Le décret du 25 janvier 1793 (article 1er, titre III), accordait aux premiers maîtres le rang et le traitement d'enseigno, ainsi

la principale fonction de la timonerie, n'en sera plus qu'un détail secondaire. Le timonier, justifiant enfin le nom qu'il a gardé, aura retrouvé ses attributions importantes : il aura repris *le timon* du navire.

Sans avoir besoin de s'imposer des sacrifices exagérés, sans provoquer les puissances rivales à de folles dépenses, mais aussi sans cesser jamais d'observer et de suivre les progrès des marines qu'elle peut avoir un jour ou l'autre à combattre, la France doit avoir constamment présente à l'esprit la nécessité d'un bon armement dès le début de la guerre. Nous avons d'excellentes écoles, où se forment quelques-unes de nos spécialités maritimes. Nous ne tarderons probablement pas à créer, pour le même objet, d'autres écoles qui nous manquent encore. Sachons leur demander non-seulement de pourvoir aux besoins limités de la paix, mais aussi de nous préparer une importante réserve pour l'heure imprévue du combat. Cette réserve sera constituée le jour où l'on voudra préférer, en toute circonstance, l'emploi d'un homme d'élite à celui d'un conscrit. Je n'ai nulle envie de contester les excellents effets de la levée permanente. Je sais qu'en faisant passer successivement sous les drapeaux le personnel tout entier de l'inscription maritime, on s'assure aussi une réserve et qu'on se l'assure presque sans frais; mais n'oublions pas que si nous avons pu recueillir toutes les conséquences d'un système envers

que le droit de s'asseoir à la table de l'état-major. Les commandants de la marine firent connaître au ministre (on retrouvera ces documents dans nos archives) : « que le désir des maîtres en général était de pouvoir continuer à manger à leur plat, suivant l'ancien usage, afin de reverser sur leur indigente famille le bénéfice que la République leur allouait. Ces hommes précieux, accoutumés à une nourriture simple, voyaient avec peine s'échapper dans la dépense des tables un traitement qu'ils préféraient réserver pour augmenter l'aisance de leurs femmes et de leurs enfants. »

lequel on me reprocherait à tort de manquer de confiance, c'est parce que l'ennemi, aux prises avec les deux plus grandes puissances maritimes du monde, n'osait pas montrer un seul croiseur en mer. Supposons, au contraire, la mer occupée par les escadres ennemies, combien de ces vingt-six mille matelots qu'emploie en France la navigation au long cours, seraient assez heureux pour regagner le port ? S'il fut jamais un soin digne de la sollicitude de l'administration, c'est précisément, ce me semble, de protéger le retour de tant d'hommes précieux sur lesquels on voudrait imprudemment compter pour former les équipages de nos premiers vaisseaux.

Jadis, il y a trente ans à peine, on eût souri à l'idée d'entretenir une armée navale sur un pied permanent. On n'armait de vaisseaux que pour leur confier une mission. La campagne faite, l'incident vidé, les vaisseaux rentraient dans le port, les équipages étaient renvoyés dans leurs quartiers. Les choses se passaient alors pour la marine comme elles se passaient pour les armées de terre avant le règne de Charles VII. La Russie, la première, s'est accordé le luxe d'une armée navale permanente ; en 1854, elle eût pu mettre en ligne, dès le début des hostilités, quarante-deux vaisseaux : vingt-neuf dans la Baltique, treize dans la mer Noire. L'Angleterre paraît résolue à imiter ce redoutable exemple. Seuls, nous nous contentons de tenir rassemblée dans les mers d'Europe une escadre d'évolutions, dont le chiffre normal a été fixé à neuf bâtiments. Je comprends que nous hésitions à suivre nos ombrageux alliés dans la voie dispendieuse où une prévoyance toujours en éveil les engage et qu'il nous convienne d'épargner à la politique cette nouvelle cause d'alarmes et d'irritation. Mettons-nous du moins en mesure d'improviser ce que nous nous interdisons d'accomplir avec la maturité convenable. Grâce aux heureuses dispositions insérées dans nos règlements, tout marin sortant d'une

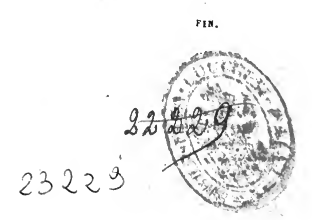
école spéciale peut, sans le moindre inconvénient aujourd'hui, remplir des fonctions inférieures à celles que lui assigne son certificat de capacité; car le chiffre de la solde n'est plus déterminé pour ces sujets d'élite par le poste qu'ils occupent, mais par le brevet qu'ils possèdent. C'est ainsi qu'on pourrait, ou donner, en temps de paix, à chaque vaisseau de ligne un double jeu de gabiers et de canonniers, de fusiliers et de mécaniciens, ou partager un personnel presque entièrement composé d'hommes de choix, entre deux vaisseaux de même rang dont l'effectif serait à dessein réduit de moitié. Cette dernière combinaison me semblerait de tous points préférable. Quel en serait donc, direz-vous, l'important résultat ? Ce résultat, le voici, et il ne me semble pas à dédaigner. En fusionnant les deux équipages, on aurait, par une opération aussi prompte que simple, un bâtiment apte à faire campagne, un autre bâtiment réellement disponible et prêt à suppléer celui dont la machine se trouverait (ce qui n'arrive que trop fréquemment) paralysée par quelque soudaine avarie. On pourrait également, si on le préférait, compléter en quelques jours les effectifs réduits de ces deux vaisseaux. De cette façon et sans qu'il fût nécessaire d'augmenter d'une manière sensible les crédits affectés à l'entretien de l'escadre d'évolutions dont *le budget normal* n'a cessé depuis 1840 de prévoir l'armement, on aurait le moyen d'employer, d'exercer et d'instruire, dans de véritables campagnes d'études, deux fois plus de capitaines et de lieutenants, deux fois plus d'officiers mariniers. On aurait sous la main dix-huit vaisseaux disponibles au lieu de neuf, et des cadres pour une armée de trente-six vaisseaux.

J'ai suffisamment développé ce programme; je vais essayer de le résumer en quelques mots. Je demande que, pour le matériel, nous prenions toutes les garanties possibles d'efficacité et de disponibilité; que pour le per-

sonnel, nous ne soyons jamais exposés à manquer des sujets spéciaux que les règlements ont attribués à chacun des navires de la flotte. Point d'armée navale permanente, j'y consens, mais qu'on nous donne au moins un corps permanent de huit ou dix mille hommes d'élite, choisis dans les diverses spécialités maritimes et retenus au service par tous les avantages qu'un budget sagement réparti permettra de leur accorder. De la rapidité avec laquelle s'équipera la première escadre peut dépendre tout le succès de la première campagne, et les guerres ne comprendront pas beaucoup de campagnes aujourd'hui. L'impatience ou la sagesse des peuples en marquera bien vite le terme. Les idées pacifiques ont fait un tel chemin que je m'étonne même quelquefois du sujet qui m'occupe. Je me demande si je ne suis pas en arrière de mon siècle, si mes inquiétudes ne sont pas une injure gratuite à l'avenir; mais sans vouloir adopter les maximes attristantes d'un moraliste qui fermerait notre cœur à toutes les sympathies, je crois qu'il est toujours prudent, en politique, de traiter ses amis comme si l'on devait les avoir pour ennemis demain. Je crois surtout que pour combattre des prétentions outrées à la suprématie navale, il ne serait pas nécessaire de faire apparaître aux yeux de l'Europe le fantôme de la dictature militaire; il faudrait seulement demander à la France un peu de cet élan et de cet enthousiasme qu'elle témoignait au début de la guerre d'Amérique. Sous le règne de Louis XVI, chacun des succès de notre marine retentissait jusqu'au cœur de nos provinces. Le combat de *la Surveillante* et du *Québec* produisit l'émotion d'une grande victoire. C'est qu'il y a, en effet, dans toute affaire maritime, quelque chose qui intéresse vivement l'amour-propre des peuples. Les pavillons se mesurent sur mer en champ clos; c'est le champion d'une nation qui triomphe ou qui succombe; c'est pour Albe ou pour Rome que le sort se prononce. La France ne se montre-

rait pas plus froide et plus indifférente aujourd'hui qu'elle ne le fut en 1778 pour de pareils trophées. Est-ce bien là cependant le dangereux laurier qu'il lui reste à cueillir ? Verrons-nous notre marine confirmer le renom dont elle jouit déjà dans des combats plus sanglants que ceux qui ont honoré le drapeau de la Restauration et celui du gouvernement de Juillet ? Devons-nous lui souhaiter d'avoir à subir cette décisive épreuve d'où sortit triomphante la marine de Louis XVI ? Puisse le ciel écarter des plus ardents esprits de semblables pensées ! Jusqu'au dernier moment, je me plairai à croire que ce n'est pas pour cette lutte funeste que, sur les deux rives de la Manche, on entend incessamment les marteaux résonner sur l'enclume. J'aime mieux me figurer que tant de préparatifs belliqueux et d'activité guerrière n'auront d'autre résultat que d'asseoir la paix européenne sur une plus ferme base. Mais vouloir s'assurer une amitié douteuse en faisant droit à d'injustes méfiances, vouloir la paix et restreindre de propos délibéré notre puissance maritime, ce ne serait pas rendre la guerre impossible ; ce serait peut-être la rendre inévitable en laissant à l'ennemi trop de facilité pour la faire sans péril.

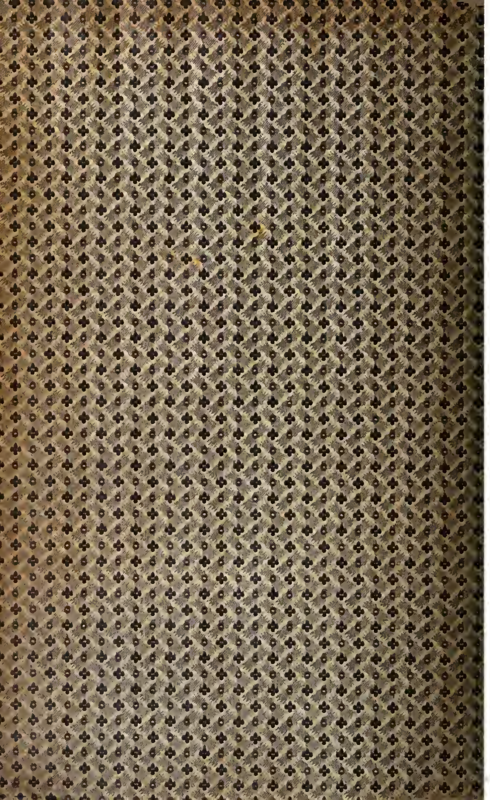
FIN.



# TABLE DES MATIÈRES

PARIS. — IMP. DE E. MARTINET, RUE MIGNON, 2.








BIB